

FACULDADE DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDADE DE LISBOA

NÓ DE ALCÂNTARA

O INTERFACE COMO ELEMENTO ESTRUTURADOR DE UM NOVO PLANO URBANO

DIOGO MARIA REIS GUERRA TAVARES
(Licenciado)

Dissertação e Projecto para obtenção do grau de Mestre em Arquitectura com especialização em Urbanismo

Mestrado Integrado em Arquitectura - Especialização em Urbanismo

Orientador Científico: PROFESSORA MARIA MANUELA DA FONTE (FA-UL)
Co-Orientador Científico: PROFESSOR DAVID DE SOUSA VALE (FA-UL)

Júri

Presidente: PROFESSOR CARLOS DIAS COELHO (FA-UL)

Vogal: PROFESSOR PAULO ALEXANDRE TORMENTA PINTO (ISCTE-IUL)

Lisboa, FAUL, Novembro 2014

RESUMO

A presente Dissertação e Projecto Final de Mestrado, abordam a regeneração do Nó de Alcântara através de um plano estruturador, que redefina o contexto do bairro inserido na cidade de Lisboa, simultaneamente, é proposta uma nova estação intermodal, inserida no local de intervenção.

Em primeiro lugar, reformula uma operação nas zonas obsoletas do local de intervenção – Alcântara, juntamente com a reestruturação do sistema de transportes e acessibilidades tanto viárias como pedonais. Nesse sentido, é elaborada uma proposta urbana que hierarquicamente estrutura as alterações necessárias com vista a reutilizar os vazios urbanos existentes, através da implantação de programas adequados às necessidades de Alcântara, da requalificação de espaços subaproveitados e da criação de um interface que promova e facilite as deslocações por meio de transporte público a quem vive ou passa por Alcântara, *porta da cidade*.

As soluções aqui propostas representam um possível caminho para o futuro de Alcântara, procurando devolver a importância que outrora teve, mas acima de tudo potenciar a freguesia como referência e simultaneamente integrá-la no contexto da cidade.

TÍTULO

Nó de Alcântara:

O interface como elemento estruturador de um novo plano urbano

NOME

Diogo Maria Reis Guerra
Tavares

ORIENTADOR CIENTÍFICO

Professora Doutora Maria
Manuela da Fonte

CO-ORIENTADOR CIENTÍFICO

Professor Doutor David de
Sousa ValeMestrado Integrado em
Arquitectura - Especialização
em Urbanismo

Lisboa, Novembro de 2014

Palavras-Chave: Nó de Alcântara, Regeneração de Bairro, Arquitectura Industrial, Transportes, Interface, Estação Intermodal

ABSTRACT

The present written Essay and final Project broach the renovation (regeneration) of “Nó de Alcântara” (Alcântara’s node) – through a structural plan, which redefines the context of the neighborhood inserted in Lisbon. At the same time it’s suggested a new intermodal railway station in the intervention zone.

First, it reformulates an action in the obsolete areas in the place of intervention – Alcântara, together with the reconstruction of the means of transport system and accessibility, both pedestrian area and public transportation. Then, in this context, it’s drawn up an urban proposal that hierarchical structures the necessary changes in order to reuse the existing urban gaps by means of the implementation of programs suitable to Alcântara’s needs, also of the redefinition of under-used spaces and of the creation of the intermodal railway station which promotes and facilitates travelling by public means of transport, especially to those who live or pass by Alcântara, one of the city’s door.

The solutions here presented, represent a possible way to the future of Alcântara, trying to give back the importance it had years ago but, above all, it tries to strengthen the parish as a reference and simultaneously integrate it, in the context of the city of Lisbon.

Key-words: Alcântara’s Node, Neighborhood Regeneration, Industrial Architecture, Transport, Interface, Intermodal Station

TITLE

Alcântara’s Node:

The interface as a structuring element of new urban plan

NAME

Diogo Maria Reis Guerra Tavares

SUPERVISOR

Professora Doutora Maria Manuela da Fonte

CO-SUPERVISOR

Professor Doutor David de Sousa Vale

Integrated Masters in Architecture - Specialization in Urban Planning

Lisbon, November 2014

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, irmãos e família pelo incondicional apoio;

Ao Professor David Vale e à Professora Rosário Macário;

Um especial obrigado: Joana Pereira, Maria Santos, Constança Azevedo e Silva, Rita Marques, Mariana Garcia, Ricardo Nogueira, Sara Morais e Cátia Francisco;

Aos meus amigos, que fizeram parte deste processo e que sempre me apoiaram, tanto pelos debates elucidativos sobre o trabalho, como pela partilha de conhecimentos durante todo o meu percurso académico;

Em especial, à minha orientadora, a Professora Maria Manuela da Fonte, pela sua disponibilidade em orientar este trabalho, pelo ânimo e sabedoria que, desde o começo, me soube transmitir.

Muito obrigado a todos,

DIOGO GUERRA TAVARES

ÍNDICE GERAL

INTRODUÇÃO	1
I – ESTADO DA ARTE	5
1. O PAPEL DO BAIRRO NO CONTEXTO DA CIDADE	7
1.1 INTERVIR NO BAIRRO COMO MECANISMO REGENERADOR DA CIDADE	11
2. O LEGADO DA ERA INDUSTRIAL NOS DIAS DE HOJE	19
3. O INTERFACE COMO GERADOR DE ATRACTIVIDADE	35
3.1 O PAPEL DOS TRANSPORTES NA CIDADE	40
3.2 INTERFACES	42
II – O LUGAR: ALCÂNTARA	53
1. CONTEXTO HISTÓRICO	55
1.1 ALCÂNTARA SUBÚRBIO	55
1.2 PERÍODO INDUSTRIAL	57
1.3 PERÍODO PÓS-INDUSTRIAL	66
1.4 ACTUALIDADE	75
2. CARACTERIZAÇÃO	77
III – O PROJECTO	83
1. CONTEXTO DA INTERVENÇÃO	85
1.1 O PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ALCÂNTARA, 2010	87
2. ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO	95
2.1 PLANO URBANO	99
3. O INTERFACE	109
CONSIDERAÇÕES FINAIS	113
BIBLIOGRAFIA	117
ÍNDICE DE FIGURAS	123
ANEXOS	131

LISTA DE ACRÓNIMOS

AML	Área Metropolitana de Lisboa
CEDRU	Centro de Estudos e Desenvolvimento Regional e Urbano
CML	Câmara Municipal de Lisboa
CRIL	Circular Regional Interior de Lisboa
CUF	Companhia União Fabril
EMT	<i>Empresa Municipal de Transportes de Madrid</i>
EPA	<i>European Public Affairs</i>
IES	<i>Intermodal Exchange Stations</i> (em Português: estações intermodais)
LDDC	<i>London Docklands Development Corporation</i>
PDM	Plano Director Municipal
PEL	Plano Estratégico de Lisboa
PER	Processo Especial de Revitalização
PPP	Parcerias Público-Privadas
PU	Plano de Urbanização
PUA	Plano de Urbanização de Alcântara
ONU	Organização das Nações Unidas
TGV	<i>Train à Grande Vitesse</i> (em Português: comboio de alta velocidade)

INTRODUÇÃO

Ao longo do tempo, o bairro de Alcântara foi cenário de diversas intervenções, tendo por isso assumido novas identidades desde a sua fundação. A Alcântara como fronteira da cidade de 1850 evoluiu até aos dias de hoje para um bairro densificado e não apenas subúrbio da cidade de Lisboa.

Desde centro de grandes unidades fabris (séc.: XIX a XX), a bairro de carácter habitacional (actual), esta zona tem hoje um importante papel para a população residente na capital, especialmente no que diz respeito à sua mobilidade. Com esta evolução e expansão da cidade, Alcântara ganhou forte protagonismo ao nível do transporte público, sendo actualmente um pólo de escala para muitas pessoas que se deslocam dentro e para fora de Lisboa. Contudo, não foi apenas o transporte público que ganhou notoriedade, mas também o transporte privado, que passa a ter um peso muito forte no contexto da freguesia, através da introdução da primeira travessia para a margem sul, a actual Ponte 25 de Abril. Novos eixos viários surgiram com o objectivo de responder a fluxos que comunicassem com a ligação sul de 1966, com as áreas em redor de Alcântara, assim como outros pontos mais distantes na cidade.

Hoje, Alcântara, deve ser considerada como um relevante ponto de transbordo ao nível dos transportes, reunindo diariamente um grande volume de tráfego, não só de transporte privado como de transporte público. Com o rápido crescimento desse mesmo volume, não foi possível estabelecer uma apropriada coerência e integração pelo que, actualmente é possível denotar as situações conflituosas que persistem ao nível da mobilidade e da consolidação da própria zona.

TEMA

A constatação do estado actual de Alcântara, enquanto área por consolidar, associada à contextualização urbana do seu sistema de transportes, serviram de base para o desenvolvimento do tema do interface como elemento estruturador conduzindo à elaboração de um novo plano urbano.

Os transportes desempenham um vital papel no funcionamento da cidade contemporânea mas, para isso, devem ser tidos em conta os mecanismos de planeamento, gestão e proporção dos mesmos, situação que em Alcântara se encontra pouco estabelecida ou mesmo esquecida. Neste sentido, a natureza intermodal do bairro, aliada à forte estrutura viária

inerente, poderá potenciar um novo enquadramento para Alcântara enquanto interface para a cidade.

Esta temática tem, especificamente, por base, a situação actual da freguesia, contudo, pretende-se que a estratégia a desenvolver possa ser aplicada a casos semelhantes.

OBJECTIVOS

A elaboração deste trabalho apresenta uma solução para os conflitos causados pelo subaproveitamento da presente malha industrial, factor responsável pelo isolamento de certas áreas, desagregadas e obsoletas. Através de um planeamento adequado e focado na regeneração destas zonas, será possível consolidar o tecido proposto com o existente, procurando estabelecer uma coesão territorial para o núcleo urbano de Alcântara. Este plano deverá, por isso, ter por base a redefinição do actual sistema de transporte público e viário pois, só assim será possível ir ao encontro da pretendida coesão.

Neste sentido, os objectivos estabelecidos procuram agregar este nó com a cidade e os arredores através da redefinição do sistema de transporte público e devida reorganização da rede viária, como forma de enaltecer o carácter inerente de *porta* da cidade. Esta operação permitirá estabelecer uma nova lógica para a freguesia, que se prende essencialmente com a regeneração da vivência de bairro. Esta, pode ser sintetizada na criação de uma rede de espaços públicos, que privilegie a pedonalidade, estimule um carácter de local de permanência e estabeleça uma melhor relação com o Tejo. Por último, através da implantação do novo interface de transportes pretende-se uma melhor integração de Alcântara com a cidade, potenciando-a como pólo gerador de atractividade.

Com o desenvolvimento dos factores acima referidos, o tema “*Nó de Alcântara: O interface como elemento estruturador de um novo plano urbano*”, procura apresentar uma solução, enquanto estudante de arquitectura e urbanismo, para as questões que perturbam o bom funcionamento do bairro de Alcântara, lugar de habitação e grande potencial imobiliário, cultural e comercial. A posição pessoal, enquanto morador, também motiva aprofundar este cenário com o qual tenho vindo a conviver e que cada vez mais se assume como conflito para todos os que aqui residem.

METODOLOGIA

Para a elaboração desta solução foi elaborada uma pesquisa de diversos autores e casos de estudo que incidiram na regeneração de tecidos industriais e da devida rede de transportes. Esta pesquisa serve para apreender a necessidade de utilização de diversas escalas de modo a relacionar o bairro com a cidade, debruçando-se, principalmente, nas relações viárias, na rede de transportes e também do desenvolvimento de um interface.

A abordagem teve em conta a avaliação do sistema activo de transportes, readaptando-o, de modo a suprir as necessidades da freguesia enquanto parte integrante da cidade, adicionando mais qualidade de vida ao bairro enquanto lugar de permanência. A solução teve em consideração, no seu desenvolvimento, as premissas e objectivos do Plano de Urbanização de Alcântara, exaltando as principais preocupações deste, e reanalizando as propostas apresentadas no mesmo.

O trabalho estrutura-se numa componente teórica e numa componente prática, a última composta por três etapas: a relação do local com a intervenção da cidade – melhorando a rede de transportes públicos; as relações à escala de bairro – redefinindo a organização viária e reorganizando as funções; e o projecto urbano – através do interface de Alcântara como agregador de actividades e gerador de vivências.

I – ESTADO DA ARTE

O estado da arte, ou *literature review* como é internacionalmente designado, tem por objectivo esclarecer o ponto de situação dos estudos relativos às ciências sociais, arquitectura e urbanismo, na situação actual e face ao tema da dissertação.

Assim, pretende-se apresentar e desenvolver o conjunto de noções que destacam a importância do bairro no contexto da cidade, a forma como são resolvidas as questões de interface, ao nível dos transportes, os estudos e soluções para intervenção ao nível do espaço público, para além da apresentação de projectos de referência sobre estes e outros assuntos que virão a contribuir para o desenvolvimento do projecto que irá ser realizado.

1. O PAPEL DO BAIRRO NO CONTEXTO DA CIDADE

O conceito de bairro “pressupõe uma estrutura de ruas, praças [...], partes homogêneas identificáveis”¹ inseridas num contexto urbano, de cidade. Do ponto de vista social, “bairros eram uma forma mais rudimentar de organização populacional sem qualquer preocupação política.”²

A cidade que conhecemos hoje, é o resultado de um intenso processo de evolução que salvaguardou a forma como a civilização coabita numa mesma dimensão físico-espacial, através de uma partilha recíproca de meios que a mesma proporciona. “Esta evolução foi sempre acompanhada pelo surgimento de cidades, isto é, por aglomerados populacionais grandes e relativamente densos, de povos heterogêneos que organizaram um vasto território rural em torno de si próprios.”³

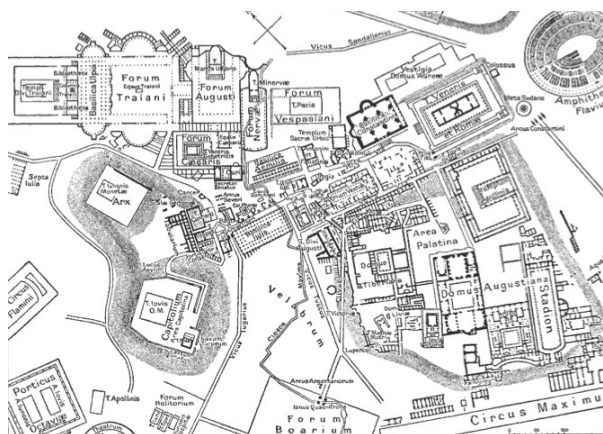


Fig. 1 Vicus Tuscus, o bairro Etrusco em Roma, Sec.: VIII
(Fonte: <http://wikimedia.org/>)

O ser humano, desde cedo, aprendeu a conviver numa lógica social e aglomerativa, e foi através desta que o conceito de cidade se consolidou. As necessidades de uma população, ao existirem num contexto comum, potenciaram uma vida em grupo como forma de atender mais facilmente a essas mesmas necessidades comuns: habitação, alimentação, repouso, lazer, entre outras. Hoje, essa forma de vida que bem conhecemos, atingiu uma dimensão tal, que foi necessária uma organização dos diversos grupos populacionais: o ser humano, a família, as outras famílias, um conjunto de pessoas; esta organização estende-se paralelamente à escala urbana, ora veja-se: o quarto, a casa, (o edifício), o quarteirão, o bairro, os bairros, a cidade.

¹ LAMAS, JOSÉ RESSANO GARCIA: *MORFOLOGIA URBANA*, 2004, p. 74

² MUMFORD, LEWIS: *THE NEIGHBORHOOD AND THE NEIGHBORHOOD UNIT*, 1954, p. 258

³ LYNCH, KEVIN: *A BOA FORMA DA CIDADE*, 2010, p. 11

*“O grande desenvolvimento das cidades e das formas de vida urbana é um dos fenómenos que melhor caracteriza a nossa civilização contemporânea.”*⁴ A cidade é na verdade o resultado da busca pelo bem estar e conforto do ser humano, e se comparada com outras épocas, permite identificar uma considerável melhoria da forma como os cidadãos aí vivem actualmente.

*“As cidades são centros de comunicação, aprendizagem e empreendimentos comerciais complexos.”*⁵

A cidade contemporânea, estabelecida nos dias de hoje, sobrevive através de uma complexa estrutura entre forma e função, que a define, e que consequentemente é resultado de um longo processo de sistematização proveniente de uma evolução temporal.

A importância da forma e função através de sistemas de organização da cidade tornaram-se fundamentais para que num todo possa existir uma coesão de todo o território, mas também um funcionamento eficaz dos diferentes aspectos que compõem e formam a cidade. Hoje, é possível identificar um conjunto de dimensões que facilitam as diversas relações urbanas: a dimensão sectorial, urbana e territorial.⁶

A dimensão sectorial, associada à escala da rua, deve ser reconhecida como *“porção de espaço urbano com forma própria”*⁷ e nela podem estar contidas, sob a forma de elementos morfológicos, as fachadas, o mobiliário urbano, a vegetação, entre outros. A dimensão seguinte, a urbana, é onde se insere a escala do bairro, parte integrante da cidade, e através do qual se consegue facilmente identificar uma homogeneidade morfológica, seja por via da sua organização ou pela similaridade dos diversos aspectos urbanos que pertencem a esta mesma dimensão. Por último, a dimensão territorial, é fundamentalmente a articulação das anteriores categorias num todo espacial – a cidade. A rua (dimensão sectorial), associada a uma malha estende-se à dimensão urbana (bairro), esta por sua vez, disposta num conjunto de carácter urbano (bairros) dá lugar à dimensão territorial.⁸

O bairro, inserido na dimensão urbana, é a unidade que, ao ser repetida, forma a cidade, e a eficiente consolidação deste, torna-se importante para atingir uma qualificada dimensão territorial. Para que tal seja possível, o bairro deve responder a um alargado número de questões que por sua vez, se interrelacionam. Esta unidade que o bairro assume desenvolve uma lógica que vai desde o conjunto de edifícios e arruamentos até ao próprio objecto

⁴ GOITIA, FERNANDO CHUECA: *BREVE HISTÓRIA DO URBANISMO*, 2010, p. 162

⁵ ROGERS, RICHARD: *CIDADES PARA UM PEQUENO PLANETA*, 2001, p. 15

⁶ LAMAS, JOSÉ RESSANO GARCIA: *Op. Cit.*, pp. 73-74

⁷ *Idem*, p. 73

⁸ *Idem*, p. 74

construído. Preocupações como a função, a forma, a acessibilidade, os interesses da população, as infraestruturas e a qualidade de vida, são as possíveis perguntas às quais um bairro deve procurar responder. Estas considerações obrigam a uma associação ao modelo de bairro, contudo não deverão sobrepor-se à capacidade de adaptação e inserção que este modelo necessita para coexistir com os restantes. Ou seja, um bairro não deverá fechar-se sobre si próprio, mas sim contemplar a necessidade de comunicar com os restantes no contexto da cidade, pois só assim é possível satisfazer as exigências da população em geral. Tal configuração torna-se cada vez mais evidente, dada uma quase *elasticidade* que as cidades de hoje contêm devido à força da evolução, que ganhou força desde a revolução industrial e que se encontra em constante e rápida mutação.

“O que constitui um verdadeiro sintoma do nosso tempo é esse formidável crescimento dos grandes centros urbanos, que não se verificava anteriormente porque o avanço demográfico geral era muito mais lento e porque esse excedente demográfico não era absorvido desproporcionalmente pelas grandes cidades.”⁹



Fig. 2 O rápido crescimento da cidade
(Fonte: www.collaborative.com)

“Investigações recentes acerca do modo como as pessoas idealizam uma cidade revelam que a designada comunidade local é muitas vezes um elemento importante dessa estrutura mental.”¹⁰ Por *estrutura mental* deve entender-se o papel da população em contribuir activamente para a organização e funcionamento da cidade.

Hoje, o desenvolvimento de um bairro é o produto de um processo que engloba variáveis como a qualidade de vida, a geração de salário, a proximidade a locais de interesse (pessoais ou profissionais) ou a condição financeira, isto porque é a população quem melhor contribui, indirectamente, para a subsistência deste aglomerado.

⁹ GOITIA, FERNANDO CHUECA: *Op. Cit.*, p. 170

¹⁰ LYNCH, KEVIN: *Op. Cit.*, p. 235

“A urbanização passa para o estádio da metropolização, ou seja, de um crescimento urbano organizado dentro, à volta e a partir das aglomerações mais importantes.”¹¹

Na teoria da cidade clássica, o bairro surge simplesmente como uma forma de estender a vivência da habitação para o exterior, *sair de casa para nos encontrarmos com os outros*.¹²

Os bairros funcionam como agrupamentos da cidade, onde a população se estabelece em determinado bairro de forma estratégica e portanto acabam por servir um determinado tipo de população com um específico conjunto de exigências. Torna-se por isso evidente a importância que estes aglomerados detêm ao nível da atractividade; contudo, esta deve promover a maior heterogeneidade possível e não funcionar num contexto separatista.¹³ Este é talvez um dos grandes desafios que os aglomerados urbanos enfrentam actualmente, sobretudo porque desde o final do século XX tem-se verificado inevitavelmente um desequilíbrio ocupacional nos bairros. Em Lisboa, certos bairros concentram população mais idosa, e outros por sua vez população mais jovem. O resultado deste efeito repercute-se na própria regeneração das freguesias, e muitas vezes na aplicação das políticas urbanas: encerramento de escolas, deficiência na oferta de transporte público ou mesmo um zonamento inadequado da oferta comercial.



Fig. 3 Bairro da Mouraria, população idosa
(Fonte: Nataniel Rosa)

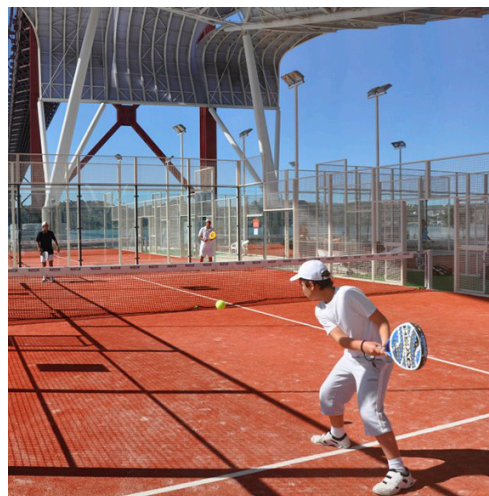


Fig. 4 Bairro de Alcântara, população jovem
(Fonte: <http://pressinform.pt>)

“A região de Lisboa alcançou, na última década, importantes progressos em termos de crescimento e convergência que a colocaram numa posição de destaque no panorama nacional. Tal não impede, contudo, que se continuem a registar fortes disparidades internas à própria

¹¹ ASCHER, FRANÇOIS: *NOVOS PRINCÍPIOS DO URBANISMO*, 2012, p. 105

¹² GOITIA, FERNANDO CHUECA: *OP. CIT.*, p. 11

¹³ “O DESENSOLVIMENTO LOCAL PASSA HOJE CADA VEZ MAIS PELA CAPACIDADE DE ATRAIR CAMADAS MÉDIAS JOVENS E QUALIFICADAS. O QUE NÃO DEIXA DE COLOCAR TODA A ESPÉCIE DE PROBLEMAS.” ASCHER, FRANÇOIS, *OP. CIT.*, p. 114

região – aparentemente com tendência de redução – que importa avaliar de forma atenta e crítica.”¹⁴

Numa sociedade cada vez mais *rápida nas transacções*, onde a era das tecnologias e telecomunicações impera e cresce a um ritmo impressionante, as cidades, e neste caso mais concretamente os bairros, estão, de certa forma, a ficar para trás e a deixar de responder aos desafios da actualidade.

A noção de bairro “*por ser uma unidade ideal de coesão social e organizadora do acesso aos serviços públicos, [...] torna-se um conceito de controlo e, ainda que isso seja porventura menos importante, (é também) um conceito de sensibilidade.*”¹⁵ Essa noção vem permitir que se viva o bairro num contexto de segurança, com serviços diários e acessíveis, dessa forma, Kevin Lynch, garante ao próprio aglomerado uma *defesa* (muitas vezes política) contra *agressões externas* que por sua vez se manifesta numa “*característica legítima de um bom aglomerado populacional.*”¹⁶

O papel do bairro no contexto da cidade de hoje funciona como elemento estruturador da cidade, organizado num conjunto de valências que lhe definem uma identidade própria e que o faz distinguir dos restantes bairros. A população, a acessibilidade, as infraestruturas e a qualidade de vida são os factores que melhor caracterizam este tipo de aglomerado e uma constante e adequada manutenção dos mesmos vêm permitir a sua própria subsistência e por conseguinte da cidade.

1.1 INTERVIR NO BAIRRO COMO MECANISMO REGENERADOR DA CIDADE

Segundo o arquitecto Nuno Portas, intervir na cidade consiste num “*conjunto de programas e projectos públicos ou de iniciativas autónomas que incidem sobre os tecidos urbanizados dos aglomerados, sejam antigos, ou relativamente recentes, tendo em vista: a sua reestruturação ou revitalização funcional [...], a sua recuperação ou reabilitação arquitectónica [...], e finalmente, a sua reapropriação social e cultural.*”¹⁷

Actualmente, a intervenção nas cidades pode manifestar-se nas mais diversas formas, desde pequenas operações geralmente associadas a um universo local ou a grandes ocorrências geralmente de carácter urbano e agregador. No contexto da cidade, tais operações devem basear-se numa visão estratégica global, que se manifeste de forma objectiva mas ainda

¹⁴ FERREIRA, ANTÓNIO FONSECA: LISBOA 2020 UMA ESTRATÉGIA DE LISBOA PARA A REGIÃO DE LISBOA, 2007, p. 27

¹⁵ LYNCH, KEVIN: OP. CIT., p. 235

¹⁶ IDEM, p. 236

¹⁷ PORTAS, NUNO: NOTAS SOBRE A INTERVENÇÃO NA CIDADE EXISTENTE, SOCIEDADE E TERRITÓRIO, ANO 1, N.º 2, 1985, pp. 8-13

assim, garantindo os valores que visam salvaguardar uma devida distinção ou característica própria.¹⁸

A cidade, ao ser resultado de um *somatório* de aglomerados urbanos/bairros, que se estabeleceram em determinados períodos, sob pretextos distintos dos restantes, necessita de uma cuidada regeneração que não se baseie na via da expansão física (território), porque – como já detectado noutras situações – conduz muitas vezes a uma descentralização do espaço urbano, onde o *antigo* vai sendo preterido pelo *novo* e neste caso, o centro, local de fundação da cidade, perde a sua identidade e deixa de ser o *motor* da mesma. Este mecanismo de regenerar o *lugar* da cidade só fará sentido, se através das intervenções realizadas, se assegurar a “*eficiência e equidade, equilíbrio ambiental e o bem-estar social, o emprego e a modernização económica.*”¹⁹

Actualmente, a necessidade de repensar a forma como se vive a cidade veio alterar as tradicionais políticas de intervenção, procurando incentivar a multifuncionalidade de usos que confirmem uma maior atractividade do lugar e que portanto venham contrariar a expansão para áreas limítrofes em relação ao núcleo urbano. Essa operação permite regenerar zonas da cidade que se encontrem subaproveitadas e assim promover uma coesão não só territorial como social e económica dentro do contexto urbano. As intervenções podem-se assumir sob diversas escalas, consoante o tipo de operação. A reformulação de zonas industriais desactivadas, a recuperação de bairros históricos, o reperfilamento de uma rua/avenida, a substituição de edifícios, a introdução de um equipamento, ou a simples requalificação de espaços públicos são padrões actuais de como as cidades se podem reciclar.

*“A definição de uma política de intervenção num espaço urbano já consolidado e em declínio, apresenta condicionalismos completamente diferentes dos que uma proposta de ocupação de um espaço completamente livre possa apresentar.”*²⁰

Numa zona consolidada, a caracterização de um perímetro urbano vai ditar qual o tipo de intervenção a ser realizada, e no caso em que já exista uma população pertencente a esse mesmo espaço, obriga a que o tipo de intervenção seja pensado em função das pessoas que dele fazem uso e portanto uma adaptação em prol dos seus interesses. Isto porque, a operação a realizar não deve de forma alguma interferir com as características próprias que definem o espaço urbano existente, evitando que esse carácter identitário se perca ou que a população se sinta *segregada* por não se identificar com a intervenção. À escala do bairro, é muitas vezes a

¹⁸ RIBEIRO, PAULA: *A AVALIAÇÃO DAS POLÍTICAS DE REGENERAÇÃO URBANA EM CONTEXTOS INTRAURBANOS*, 2012, p. 13

¹⁹ SILVA E CORREIA, MÓNICA MARQUES E FRANCISCO NUNES: *UMA NOVA FORMA DE VIVER AS CIDADES, O EXEMPLO DEMONSTRATIVO DO PROGRAMA POLIS*, 2005, pp. 32-42

²⁰ AIRES, BENTO ADRIANO: *ESTRATÉGIAS DE REABILITAÇÃO URBANA*, 2009, p. 24

população residente quem assume um papel activo ao contribuir com a sua opinião para as propostas de intervenção apresentadas, ditando muitas vezes o destino das mesmas. *“Dentro deste princípio, são definidos conteúdos programáticos e estratégias urbanas, numa escala crescente, que se estende do lote ao território. Prosseguindo a política de reutilização do edificado, são definidos os usos possíveis para cada edifício, conciliando os desejos privados com as necessidades públicas. Este processo dá origem à celebração de contratos entre o município e os proprietários.”*²¹

O PROJECTO ZUIDASDOK, AMSTERDÃO, HOLANDA

Ainda que num contexto diferente dos aglomerados urbanos para fins residenciais/mistos, a região de *Zuidas* a sul de Amesterdão foi o local escolhido para a concentração de edifícios de escritórios na tentativa de um êxodo em relação ao populoso centro da cidade por parte de grandes empresas. Hoje é um importante centro laboral concentrando um grande número de pessoas, contudo, apesar de se terem criado condições para desenvolver e actualizar esta zona de Amesterdão, as pessoas que hoje exercem a sua profissão neste novo centro em *Zuidas*, queixam-se da falta de infraestruturas e condições associadas a este tipo de aglomerados. Apesar das construtoras terem contribuído com benefícios públicos em troca do direito de construir,²² este novo importante centro torna-se ineficiente ao não incluir outras infraestruturas necessárias ao seu bom funcionamento, e portanto deixando a população desprovida de meios essenciais como transporte público, comércio ou serviços.



Fig. 5 A cidade de Amesterdão e ao fundo, Zuidasdok
(Fonte: Zuidas Vision, 2009)

Por esse motivo, o Ministério da Infraestrutura e do Ambiente do governo holandês aprovou em 2012, o projecto *Zuidasdok* – um novo plano de consolidação para a zona de *Zuidas* que prevê uma reestruturação deste centro através de parcerias público-privadas.

²¹ FLORES, JOAQUIM: *PLANOS DE SALVAGUARDA E REABILITAÇÃO DE “CENTROS HISTÓRICOS” EM PORTUGAL*, 2003, p. 12

²² FAISNSTEIN, SUSAN S.: *MEGAPROJECTOS EM NOVA IORQUE, LONDRES E AMSTERDÃO*, LSE CITIES, LONDRES (INGLATERRA), 2013, p. 5



Fig. 6 Plano Urbano ZuidasDok
(Fonte: www.amsterdam.nl)

A *Zuidasdok* tornou-se num ambicioso projecto de engenharia que envolve a expansão do terminal de transporte público *Amsterdam Zuid*, ampliando o troço sul da autoestrada A10 e consequentemente enterrando parte da mesma, que actualmente separa este núcleo em duas frentes. O objetivo é garantir a acessibilidade a *Zuidas* e à conurbação *Randstad* no lado noroeste, tanto por estrada como por transportes públicos, até 2030. O principal projecto consiste em integrar a infraestrutura, desviando o itinerário da autoestrada por via subterrânea e expandir a estação *Amsterdam Zuid* num terminal de transporte público multifuncional: autocarro, metro, metro ligeiro, comboio e táxi serão integrados numa única estação, contemporânea e compacta.²³



Fig. 7 Projecto para o eixo principal de Zuidas
(Fonte: Rijksoverheid)



Fig. 8 Projecto para a estação Amsterdam Zuid
(Fonte: www.zuidasdok.nl)

Numa zona densamente edificada como é o caso desta região, é perceptível a importância da adequação de um plano capaz de definir as diferentes valências que este bairro deve comportar, seja a nível infraestrutural seja a nível da própria vivência do local. O que acontece nesta situação é que o plano surge apenas depois da conclusão de grande parte das construções promovidas pelas novas firmas que ali se instalaram, e de certa forma esse adensamento foi pouco regulado, e portanto descartou noções básicas como a importância da criação de um ambiente adequado ao dia-a-dia dos utilizadores e moradores daquela zona. O

²³ [HTTP://WWW.AMSTERDAM.NL/ZUIDAS/ENGLISH/MENU/ZUIDAS-DEVELOPMENT/ZUIDAS-AREAS/ZUIDASDOK-PROJECT/@550207/PAGINA/](http://www.amsterdam.nl/zuidas/english/menu/zuidas-development/zuidas-areas/zuidasdok-project/@550207/pagina/) (23-06-2014)

plano desenvolvido posteriormente, vem no fundo colmatar essa discrepância, por via da reorganização funcional, além da integração de um conjunto de novos projectos habitacionais, comerciais e claro, um importante elo infraestrutural — a estação de *Amsterdam Zuid*. Estes projectos vêm não só melhorar a acessibilidade da região como também agregar todo este núcleo, convertendo-o numa nova e eficiente centralidade local e extra-local. Deve também ser referido que esta intervenção vem oferecer um novo pólo de atracção para a capital holandesa não deixando de garantir uma adequada ligação deste bairro com a restante cidade.

THAMES GATEWAY, LONDRES, INGLATERRA

O plano para a região *Thames Gateway* representa um conjunto de grandes intervenções à macro-escala nas zonas centro, este e sudeste de Londres.

O município desta cidade através dos seus mecanismos de intervenção opera ao nível do planeamento estratégico e dos transportes da cidade, e foi a partir de 2003 que concentrou os seus esforços para consolidar a zona leste, de grande interesse e potencial para a cidade londrina.



Fig. 9 Plano urbano de Thames Gateway
(Fonte: London Thames Gateway Development Corporation)

Podendo ser considerado como um dos maiores planos de urbanização na Europa²⁴, a intervenção em *Thames Gateway* envolve “tanto a reurbanização de áreas existentes, ocupadas ou obsoletas, quanto o crescimento em áreas verdes.”²⁵ Este lado da cidade é a zona que mais carece de melhoramentos e é caracterizada pelos seus inúmeros locais subutilizados. Para tal, o Município de Londres criou no início do ano de 2000, e a seu cargo e supervisão, a *London Thames Gateway Development Corporation*²⁶ responsável por definir uma estratégia operativa para esta região, ficando também com o dever de propor um plano de financiamento por meio de parcerias público-privadas.

Um dos grandes pontos chave do plano de intervenção é a criação de uma extensa rede de espaços verdes, que tem por base prevenir o excessivo adensamento daquela zona, como também garantir a qualidade da própria região, que outrora se resumia a zonas

²⁴ FAISNSTEIN, SUSAN S.: *Op. Cit.*, p. 4

²⁵ *Idem*

²⁶ EM PORTUGUÊS: EMPRESA DE DESENVOLVIMENTO OU CORPORAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO

degradadas e subutilizadas. Dada a proximidade com o centro da cidade, a implantação desta *mancha verde* vem no fundo contrariar o *cenário caótico* tão característico de Londres, e como tal oferecer uma nova alternativa para a capital o que demonstra ser obviamente uma das premissas do plano. Tendo em conta a saturação que o centro de Londres começou a atingir, a elaboração do plano *Thames Gateway* surge como alavanca para reverter essa situação, a proposta veio promover a urbanização num contexto de comunidades sustentáveis mas também fornecer uma alternativa à actividade empresarial que insistia fixar-se tanto em *Westminster* como no centro financeiro de Londres (zona centrais).

Ao nível dos projectos elaborados devem-se destacar: a linha de alta velocidade, a construção do bairro de *Stratford City*, onde foi também criado o parque para os Jogos Olímpicos de 2012, novas zonas residenciais juntamente com áreas mistas, além de um ambicioso conjunto de escolas, hospitais e outros serviços desenvolvidos estrategicamente ao longo de toda a área onde o plano se insere e por último uma vasta rede de transportes públicos com pontos de transferência intermodal ao longo das diversas estações e com o propósito de melhorar a acessibilidade tanto a estes núcleos requalificados da cidade como ao centro de Londres e consecutivamente outras zonas.



Fig. 10 Stratford City Olympic Park
(Fonte: www.lafarge.com)



Fig. 11 Stratford Station
(Fonte: Adrian Welch)

A regeneração da zona leste de Londres teve por base um grande plano de consolidação dos diferentes tecidos urbanos. Este por sua vez desdobra-se em planos de dimensão menor — planos de urbanização e pormenor, com o propósito de definir um novo carácter para cada bairro. Tal percurso demonstra ser uma das formas comumente adoptadas na regeneração dessas áreas subaproveitadas. Neste caso específico, as soluções desenvolvidas surgem como novas alternativas para quem habita e/ou trabalha no densificado centro da cidade, mas também englobam premissas que definem de forma estratégica os usos e

apropriações que estes bairros requalificados podem assumir, como forma de garantir um equilíbrio no território de uma das cidades mais populosas da Europa.²⁷

²⁷ OFFICE FOR NATIONAL STATISTICS: *MID 2012 POPULATION ESTIMATES FOR ENGLAND AND WALES*, 2013

2. O LEGADO DA ERA INDUSTRIAL NOS DIAS DE HOJE

*“Nada é novo no que diz respeito aos edifícios mudarem a sua função. Porque a estrutura emerge em relação à função, muitos edifícios ao longo da história foram adaptados para todos os tipos de novos usos.”*²⁸

A partir de 1970 os países industrializados foram alvo de um intenso processo de desconcentração industrial, que foi motivado pelo melhoramento das facilidades de informação e comunicação mas sobretudo pela diminuição no custo de transporte.

*“No processo de reestruturação produtiva, relacionado com um intenso movimento de desindustrialização nos países centrais, as antigas áreas industriais tornaram-se ao mesmo tempo áreas decadentes e espaços potenciais para a implantação de grandes complexos imobiliários elaborados com intenções de: renovar, revitalizar, requalificar, regenerar.”*²⁹



Fig. 12 Vista da Ponte 25 de Abril, localização da antiga zona de concentração industrial de Alcântara
(Fonte: Bruno dos Santos)

O decorrer desta reestruturação, as indústrias deslocalizaram-se das áreas centrais e consequentemente, essas zonas inevitavelmente, perderam população e os edifícios onde outrora funcionavam as indústrias foram encerrados, gerando um lento *“processo de degradação económica, urbana e social.”*³⁰

A segunda metade do século XX fica então marcada por um novo modelo de desenvolvimento da cidade baseado na expansão da mesma, para zonas periféricas, o que levou a uma desertificação do centro de onde restaram grandes áreas devolutas e subaproveitadas, muitas delas consequentes de locais de valência industrial como é o caso de Alcântara.

²⁸ CANTACUZINO, SHERBAN: *RE/ARCHITECTURE, OLD BUILDINGS/ NEW USES*, 1989, p. 8

²⁹ LEITE E MARQUES, CARLOS E JULIANA DI CESARE: *PROJECTOS URBANOS EM ANTIGAS ÁREAS INDUSTRIAIS DEGRADAS: UM NOVO CONCEITO DE URBANISMO NA EXPERIÊNCIA 22@BCN DE BARCELONA*, 3º FÓRUM DE PESQUISA FAU MACKENZIE, SÃO PAULO (BRASIL), 2007, p. 1

³⁰ *IDEM*, p. 3

Estes lugares *desactivados* dão conta de uma “*inadequação da estrutura urbana às exigências dos modernos usos residenciais e terciários.*”³¹

No sentido de reverter este cenário, algumas cidades apostaram em novos projectos de reconversão das zonas de carácter maioritariamente industrial. Nesse sentido, as precedentes áreas fabris dão lugar a novas propostas de urbanização, sobretudo nos países desenvolvidos, como forma de atribuir outra valência a estes lugares subutilizados e que por força do tempo se foram degradando. Podem ser apontados a título de exemplo as experiências de *Inner Harbor* (1970-1980, *Baltimore*, E.U.A.), *Battery Park City* (1976, Nova Iorque, E.U.A.), *Docklands* (1981, Londres, Inglaterra) ou ainda a *Villa Olímpica del Poblenou* (1990, Barcelona, Espanha).³²

INNER HARBOR, BALTIMORE, ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

O *Inner Harbor* localizado numa das frentes ribeirinhas de *Baltimore*, é sem dúvida uma das grandes intervenções urbanas em larga escala da cidade na segunda metade do século XX.

Foi em 1706 que foi oficialmente reconhecido como porto da cidade, e desde cedo considerado um sinónimo de força económica, mesmo até hoje. Além do porto, funcionavam também diversas infraestruturas de apoio como armazéns ou o complexo de 3 edifícios em tijolo maciço onde operava a central eléctrica. Durante mais de dois séculos funcionou a uma velocidade imparável e atraiu um larga faixa de população, contudo, no período de 1950, a crise económica fez com que grande parte da actividade do porto cessasse e os seus intervenientes depressa se dispersaram em busca de melhores condições de vida.³³



Fig. 13 Harbor Place
(Fonte: www.harborplace.com)



Fig. 14 Aquário de Inner Harbor
(Fonte: www.southbaltimore.com)

Na altura a Câmara de *Baltimore* reavaliou de que forma poderia restabelecer esta importante zona da cidade e para tal, desenvolveu um plano de regeneração no final da década

³¹ NUNES, PEDRO SEPÚLVEDA: CONSTRUIR NO CONSTRUÍDO: O NÓ DE ALCÂNTARA, RECONVERSÃO DE ÁREAS INDUSTRIAIS: O CENTRO DE ARTES E OFÍCIOS Lx FACTORY, FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA, 2012, P. 31

³² *Idem*, P. 3

³³ THE EDITORS OF ENCYCLOPEDIA BRITANNICA: *BALTIMORE: THE CONTEMPORARY CITY*, ENCYCLOPEDIA BRITANNICA, CHICAGO (E.U.A.), 2013

de 50. Esse mesmo plano acabou por se estender a outras zonas em redor do *Inner Harbor*. A proposta apresentada convenceu muitos investidores a instalarem as suas empresas naquela privilegiada zona, e inevitavelmente um vasto conjunto de outras actividades seguiram o mesmo caminho. O potencial turístico afirmava-se cada vez mais e como tal em 1980 são inaugurados dois grandes equipamentos: o *Harborplace* (um grande complexo comercial a céu aberto) e o Aquário Nacional.³⁴

Nesse sentido, o constante reaproveitamento dos espaços que restaram do porto permitiram-lhe albergar cerca de 8.000 quartos em hotéis, centenas de restaurantes como também fixar muitas empresas e ao mesmo tempo empregar cerca de 16.000 residentes. O constante crescimento de *Inner Harbor* associado também ao sector turístico, fazem desse local uma atracção da própria cidade, e consequentemente muitas zonas em redor do mesmo transformaram-se em áreas residenciais por excelência.³⁵



Fig. 15 Baltimore Inner Harbor
(Fonte: Creative Commons)

Até aos dias de hoje o *Inner Harbor* mantém-se como uma excelente referência histórica e consequentemente turística onde actualmente ainda existem diversas oportunidades por explorar, sobretudo através de actividades ao ar-livre como por exemplo a criação de ciclovias junto da avenida ribeirinha ou a ampliação dos parques locais para os residentes e visitantes.

BATTERY PARK CITY, NOVA IORQUE, ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Localizada na confluência entre os rios *Hudson* e *East* em Nova Iorque, esta zona surge como local estratégico para a instalação de uma frente de defesa da cidade por volta de 1623 e foi igualmente escolhida por muitos emigrantes holandeses como local de residência e consequentemente baptizada de *New Amsterdam*.

³⁴ SHAROFF, ROBERT: *REDEVELOPMENT ENRICHING BALTIMORE'S INNER HARBOR*, THE NEW YORK TIMES, AUGUST 3, NOVA IORQUE (E.U.A.), 1997

³⁵ [HTTP://WATERFRONTPARTNERSHIP.ORG/HISTORY-OF-THE-HARBOR](http://waterfrontpartnership.org/history-of-the-harbor) (04-07-2014)

Ao longo do tempo, toda a zona fortificada foi alvo de diversas ampliações e em 1855, a criação de sucessivos aterros permitiram que ali se estabelecesse um novo ponto de entrada, por via marítima em Nova Iorque.



Fig. 16 Plano urbano de Battery Park City
(Fonte: <http://wordpress.com>)



Fig. 17 Battery Promenade em 2003
(Fonte: <https://speakerdeck.com>)

Durante grande parte do século XX serviu igualmente de porto para carga e descarga de mercadorias e contentores obrigando a uma instalação de diversas infraestruturas de apoio como armazéns, oficinas e casas de máquinas. Com o crescimento da aviação comercial, o então porto tornou-se obsoleto levando ao seu abandono e consequente degradação.³⁶

Em 1968 é criada a *Battery Park City Authority* responsável por supervisionar o seu desenvolvimento, sendo que em 1979 a mesma autoridade assume a propriedade dos terrenos e consequentemente desenvolve um plano de ordenamento em parceria com os arquitectos *Alex Cooper* e *Stanton Eckstut*.³⁷ Esta iniciativa veio facilitar o desenvolvimento privado de novas áreas comerciais, residenciais e de espaço público disposto entre praças e zonas verdes. Em 2010 o *Urban Land Institute*, premiou o plano director de *Battery Park City* com o *Heritage Award*, por reflectir um “modelo de planeamento de sucesso em grande escala [...] marcando uma positiva mudança de mentalidade na renovação urbana da época.”³⁸

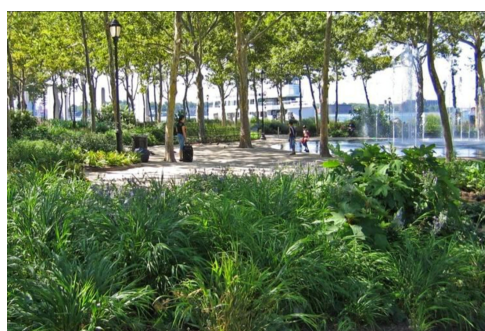


Fig. 18 Battery Park's Bosque em 2007
(Fonte: <https://speakerdeck.com>)



Fig. 19 Battery Park City no dia 11 de Setembro de 2001
(Fonte: Scott McDonald)

³⁶ PROENZA, *CRYSTAL: BATTERY PARK CITY: AN URBAN EXPERIMENT*. THE COOPERATOR, NOVA JORQUE (E.U.A.), 2007.

³⁷ MEGAJOB TAKES FOOTHOLD IN FILL, NEW YORK CITY'S \$1-BILLION RIVER DEVELOPMENT SURVIVES SNAGS, ENGINEERING NEWS-RECORD, NOVA IORQUE (E.U.A.), 1983

³⁸ URBAN LAND INSTITUTE: AWARDS FOR EXCELLENCE AMERICAS, 2010

Contudo, os ataques terroristas ocorridos a 11 de Setembro de 2011 tiveram um grande impacto naquela zona dada a proximidade ao *World Trade Center*, obrigando à realocação de alguns dos residentes por um largo período de tempo.

Actualmente a zona de *Battery Park* atrai muitas pessoas devido aos seus vastos espaços abertos, de arte pública, ajardinados e próximos à frente ribeirinha. É também visível um compromisso dos próprios moradores em preservar o carácter identitário do bairro, participando activamente em acções de discussão do futuro de *Battery Park City* ou por meio da organização das já famosas feiras anuais que definem a própria plenitude da zona.³⁹

DOCKLANDS, LONDRES, INGLATERRA

A zona das *Docklands* nasce no início do século XVII, altura em que são construídas as primeiras docas. A mesma área continuou a crescer até cerca de 1930, contando com aproximadamente 100.000 trabalhadores envolvidos directamente na operação do porto de Londres. Contudo, no período que se seguiu à 2ª Guerra Mundial, muitas destas infraestruturas entraram em declínio e neste caso tal não foi excepção. Grande parte do complexo encerrou na década de 60 levando ao abandono de muitos dos edifícios que compunham o porto.



Fig. 20 Docklands, complexo industrial abandonado
(Fonte: <http://brst440.commons.yale.edu>)

Só então passados cerca de 20 anos, o destino das *Docklands* começou a ser repensado através da fundação da *London Docklands Development Corporation (LDDC)*, no ano de 1981. Essa comissão tinha por objectivo atribuir uma nova utilidade para a zona reaproveitando os edifícios existentes com recurso a programas de habitação, comércio e nova indústria, propiciando as amenidades necessárias que garantissem a qualidade urbana de todo o complexo. Especificamente neste caso, não foi desenvolvido um plano de larga escala, mas

³⁹ PROENZA, CRYSTAL: Op. Cit.

sim um conjunto de directivas que orientassem o crescimento das *Docklands* em função do mercado e da procura. Um dos efeitos causados por essa abordagem foi a gradual regeneração do antigo porto, contudo a deficiência nos seus acessos, pouco considerada no plano de intervenção, dificultou a gestão do fluxo de pessoas que vieram naturalmente com a reconversão das *Docklands*.⁴⁰



Fig. 21 Estação de Canary Wharf do arquitecto Norman Foster
(Fonte: www.fosterandpartners.com)



Fig. 22 The Cascades
(Fonte: <http://media.rightmove.co.uk>)

Nesse sentido, foram reunidos os esforços em vista a melhorar a acessibilidade a todo local através da reformulação de acessos e sistemas de transportes. Só através da extensão da *Jubilee Line* (linha cinzenta no metropolitano de Londres) em 1998, com novas estações em *Canada Water*, *Canary Wharf*⁴¹ e *North Greenwich* juntamente com o desenvolvimento de novas vias de tráfego, foi possível garantir a eficiente acessibilidade a todo o complexo sobretudo a partir do centro de Londres. Hoje, facilmente se acedem às *Docklands* quer de carro quer de metro, e o sucesso da sua subsistência provem exactamente pelo adequado planeamento das acessibilidade e sistemas de transporte.⁴²

Além da reabilitação da arquitectura industrial existente, a *LDDC* traçou também o objectivo de melhorar a oferta habitacional e assim atrair novos moradores para aquela zona.

⁴⁰ LDDC: *LDDC REGENERATION STATEMENT*, LDDC PUBLICATION, MARCH, LONDRES (INGLATERRA), 1998

⁴¹ PROJECTO DO ARQUITECTO NORMAN FOSTER, [HTTP://WWW.FOSTERANDPARTNERS.COM/PROJECTS/CANARY-WHARF-UNDERGROUND-STATION/](http://www.fosterandpartners.com/projects/canary-wharf-underground-station/) (24-11-2013)

⁴² MCCLAIN, JENNY: *THE LONDON DOCKLANDS AND CANARY WHARF*, MODERN BRITISH ARCHITECTURE, AUGUST 14, 2007

Por essa razão novos loteamentos surgiram apresentando em muitos casos, uma linguagem pós-moderna. Alguns dos projectos tornaram-se não só símbolos do próprio lugar como são visitados regularmente, como é o caso do bloco de apartamentos *The Cascades* em *Westferry Road*. A expansão e os melhoramentos criados por captarem não só residentes como turistas, vieram potenciar a economia da área permitindo um retorno de grande parte do investimento aplicado.

As *Docklands* são actualmente uma próspera zona da cidade tornando-se famosa pela sua privilegiada localização, que permitiu captar diversas empresas da região, novos moradores, lojas e restaurantes.

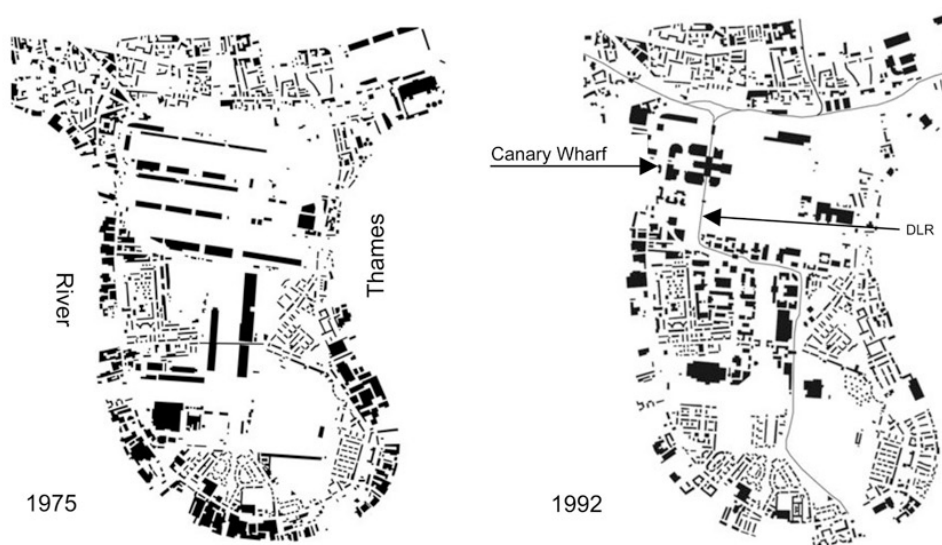


Fig. 23 Evolução da mancha edificada, 1975-1992
(Fonte: <http://www.rudi.net>)

VILLA OLÍMPICA DEL POBLENOU, BARCELONA, ESPANHA

O bairro de *Poblenou* funcionou inicialmente como *motor* industrial na cidade de Barcelona. Desde a revolução industrial até ao início da década de 60, este aglomerado operou a bom ritmo, contudo a crise económica que se fez sentir juntamente com a criação de uma nova zona exclusiva para concentração da actividade industrial – a Zona Franca, originou o seu inevitável abandono.⁴³ Na década seguinte foi proposto o *Plan de la Ribera*; porém não implementado, por não traduzir o sucesso esperado, além de ter sido na época fortemente

⁴³ CABALLÉ, FRANCESC: *DESAPARECE EL BAIRRO DE ICÀRIA, NACE LA VILA OLÍMPICA*, REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFIA Y CIENCIAS SOCIALES VOL XV N.º 895, UNIVERSIDAD DE BARCELONA, 2010

contestado, tanto pelos cidadãos, como pelas próprias escolas de arquitectura.⁴⁴ Por esse motivo, as transformações foram sendo mínimas e por consequência, o desinteresse por *Poblenou* foi-se intensificando.

Só anos mais tarde, por volta do final dos anos 80, a eleição de Barcelona para receber os 25^{os} Jogos Olímpicos permitiu uma reflexão sobre a zona e na qual se definiu uma nova estratégia urbana. *“Dispondo de amplos fundos disponibilizados pelo governo em virtude do evento, a construção da Villa Olímpica tornou-se oportunidade para colocar em prática um projeto urbano ambicioso.”*⁴⁵

O novo projecto para *Poblenou* tornou-se peculiar por definir a destruição integral de todo o anterior complexo industrial, possibilitando uma proposta sem interferências com o existente. Da autoria de *Josep Martorell, Oriol Bohigas, David Mackay e Albert Puigdomenech*, a intervenção realizada teve por base as seguintes premissas:⁴⁶

- Construir um bairro marítimo com uma mistura de usos e valências sociais que garantissem uma coesão urbana;
- Supressão de quaisquer barreiras físicas e sociais outrora responsáveis por isolar a área da restante cidade;
- Complementar a morfologia urbana característica de Barcelona mas numa lógica contemporânea;
- Perante a morfologia tradicional, incorporar tipologias actualizadas tendo por base o raciocínio do movimento moderno;
- Divisão do conjunto em unidades de menor dimensão para que pudessem participar diferentes arquitectos e promotores.

⁴⁴ TATJER, M.: *LA BARCELONETA: DEL SIGLO XVIII AL PLAN DE LA RIBERA*, 1975

⁴⁵ SOMEKH E CAMPOS NETO, NÁDIA E CÂNDIDO: *DESENVOLVIMENTO LOCAL E PROJECTOS URBANOS*, ARQUITEXTOS N.º 059.01, SÃO PAULO (BRASIL), 2005

⁴⁶ BOHIGAS, ORIOL: *ÎLOTS PRESQUE FERMÉS ET RUES PRESQUE CORRIDORS, L'ARCHITECTURE D' AUJOURD' HUI*, PARIS (FRANÇA), 1973



Fig. 24 Vista aérea do bairro de Ícaria antes do seu desaparecimento, 1987. Na fotografia pode-se observar a grande concentração de arquitectura fabril que configurava o bairro
(Fonte: <http://www.ub.edu/>)

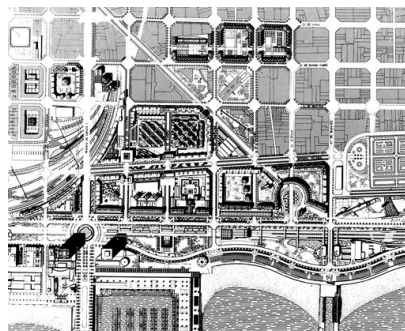


Fig. 25 Plano Urbano para a Villa Olímpica
Fonte: (<http://3.bp.blogspot.com>)

Seguindo os princípios acima descritos, o principal objectivo foi a valorização de Barcelona para os cidadãos e por esse motivo o plano para a *Villa Olímpica* espelha uma intensa reflexão no desenho do espaço público. Ainda que o projecto não tenha contemplado a manutenção da pré-existência industrial, teve por base a história da cidade como inspiração para este novo tecido. Recorrendo a uma *“reinterpretação dos traçados de Cerdá em paralelo com as exigências da vida moderna”*,⁴⁷ *Poblenou* ganhou uma nova alma onde a arquitetura ligada à história recupera o seu papel. *“As tipologias readquirem muitos dos elementos característicos da cidade tradicional como pórticos e varandas, alpendres e pérgolas, materiais e texturas, para oferecer um espaço que pretendia conciliar o cidadão com a cidade e com a modernidade.”*⁴⁸



Fig. 26 Desenho da fachada da antiga fábrica Rocamora
(Fonte: Montserrat Pàmies)

A *Villa Olímpica* contou com projectos de diversos arquitectos e com uma variada oferta programática muito orientada para a geração de variedade urbana e multifuncionalidade e que, no seu todo, assumem um papel de referência num contexto local mas também internacional. Nos dias de hoje, a diversidade urbana de *Poblenou* expressa-se através de obras como o Porto Olímpico e a Escola de Vela,⁴⁹ o conjunto de torres (*Mapfre* e *Hotel Villa Olímpica*), o

⁴⁷ BLASCO, JOSÉ ANTONIO: *INTERVENIR EN LA CIUDAD CONSOLIDADA: LA VILLA OLÍMPICA DE BARCELONA*, URBAN NETWORKS, MAYO, MADRID (ESPAÑA), 2012

⁴⁸ *IDEM*

⁴⁹ PROJECTOS DE JOSEP MARTORELL, ORIOL BOHIGAS, DAVID MACKAY Y ALBERT PUIGDOMENECH, AUTORES DO PLANO DA VILLA OLÍMPICA

Polidesportivo, um Centro Escolar e o Parque Bombeiros, um Centro Meteorológico de Álvaro Siza e conjuntos habitacionais. No contexto urbano, todas as iniciativas foram incorporadas num conjunto de parques, ruas e avenidas, onde pontualmente se podem encontrar esculturas e equipamentos urbanos de, por exemplo, *Frank Gehry*.

Por último, torna-se necessário referir que esta intervenção se inseriu no âmbito de um conjunto de projetos, integrados na revisão do planeamento de Barcelona por volta de 1980, que contempla igualmente iniciativas distribuídas por outras zonas da cidade. No domínio do planeamento urbano é visível a acção de políticas urbanas às escalas regional, nacional e europeia, que todavia não deixam de contemplar os objectivos, dimensão e amplitude do planeamento regulador e abrangente.⁵⁰ Nesse sentido, o âmbito social e infraestrutural, não é preterido pelos projectos de impacto. *“Estes, assumem o primeiro plano, [...] no sentido de catalisar as intenções de recuperação, focadas na imagem e na auto-imagem da cidade.”*⁵¹

⁵⁰ GOTLIEB, CARLOS: *ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN EN ESPAGNE*, DOSSIER DU MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, PARIS (FRANÇA), 1998

⁵¹ BORJA E FORN, JORDI E MANUEL DE: *POLÍTICAS DA EUROPA E DOS ESTADOS PARA AS CIDADES*, ESPAÇO & DEBATES N.º 39 VOL XVI, SÃO PAULO (BRASIL), 1996, pp. 32-47

O CASO DE LISBOA, PORTUGAL



Fig. 27 Parque das Nações, fotografia aérea
(Fonte: www.parqueexpo.pt)

Em Lisboa, especialmente, têm-se vindo a desenvolver projectos de reaproveitamento de zonas industriais desactivadas, sendo o Parque das Nações (1999) o mais distinto emblemático exemplo nesse contexto, mas também a Central Termoeléctrica em Belém onde actualmente está instalado o Museu da Electricidade (1990), a reutilização da antiga Fábrica Standard Eléctrica (final da década de 80) na freguesia de Alcântara, por exemplo, onde hoje funciona a Escola de Música da Orquestra Metropolitana de Lisboa, o Museu do Oriente (Edifício Pedro Álvares Cabral), projecto de Carrilho da Graça (2008), instalado nos antigos Armazéns Frigoríficos da Doca de Alcântara, são também casos de sucesso no que diz respeito a esse reaproveitamento. Não deve ser esquecida a Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense que em 1849⁵² se fixou num extenso lote (com cerca de 50.000 m²), também em Alcântara, junto ao Largo do Calvário, num conjunto de 6 edifícios e onde nasceu e se mantém a famosa *LX Factory* (2007). Ainda que num raciocínio diferente dos projectos anteriormente citados, este último desenvolve-se *“numa outra abordagem caracterizada por ser de índole temporária e de intervenção mínima, numa estrutura organizativa promotora de actividades e comércio nas mais variadas áreas do conhecimento.”*⁵³

⁵² [HTTP://WWW.PATRIMONIOCULTURAL.PT/PT/PATRIMONIO/PATRIMONIO-IMOVEL/PESQUISA-DO-PATRIMONIO/CLASSIFICADO-OU-EM-VIAS-DE-CLASSIFICACAO/GERAL/VIEW/71938/](http://www.patrimoniocultural.pt/PT/PATRIMONIO/PATRIMONIO-IMOVEL/PESQUISA-DO-PATRIMONIO/CLASSIFICADO-OU-EM-VIAS-DE-CLASSIFICACAO/GERAL/VIEW/71938/) (10-05-2014)

⁵³ SILVA, JOÃO MANUEL: *REUTILIZAÇÃO DE EDIFÍCIOS INDUSTRIAIS EM LISBOA PARA A CRIAÇÃO DE RESIDÊNCIAS UNIVERSITÁRIAS*, INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO DA UNIVERSIDADE DE LISBOA, 2012, p. 27



Fig. 28 LX Factory
(Fonte: Street Art Graffiti Tour)

Contudo, os exemplos acima citados, com excepção do Parque das Nações, apresentam uma lógica projectual individualista. Não é contemplada a relação com a envolvente nem as ligações com o local onde se inserem, provocando muitas vezes um *esquecimento* do objecto arquitectónico à escala local. Nesse sentido, estes projectos ainda que respondam a um conteúdo programático da área onde se contextualizam, acabam muitas vezes por não estar directamente interligados com a urbe.

UM PONTO DE SITUAÇÃO, ALCÂNTARA, LISBOA, PORTUGAL



Fig. 29 Complexo da CUF em Alcântara
(Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa)



Fig. 30 Empreendimento Alcântara Rio construído no local da CUF
(Fonte: <http://alcantarario.pt>)

Apesar de se conhecerem em Alcântara, situações pontuais de reaproveitamento dos edifícios industriais, como é o caso dos exemplos supracitados ou ainda o do empreendimento

urbanístico Alcântara-Rio⁵⁴ (2001), o panorama actual não reflecte uma clara aplicação desta lógica, exactamente pela proporção entre aquilo que foi executado e aquilo que não foi. Ora, não deve ser esquecido o vasto cadastro que este bairro possui em termos de fábricas, oficinas e armazéns, muitas vezes dispostos numa configuração em lote. E o que facilmente hoje sobressai, é a quantidade de áreas ocupadas por edifícios fechados e degradados, mas ao mesmo tempo obsoletos, próximos à zona ribeirinha. Tal cenário é fruto de uma má gestão deste território esquecido e que apesar das suas infinitas possibilidades, deixa transparecer uma *estagnação* no tempo.



Fig. 31 Av. de Ceuta em 1950
(Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa)



Fig. 32 Construção da Ponte 25 de Abril
(Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa)

Além de uma falta de interacção das estruturas industriais com o restante bairro e consequentemente com a cidade, deve ser igualmente tido em conta que após a segunda metade do século XX, a construção de grandes infraestruturas viárias vieram romper as lógicas que se desenvolveram no tecido urbano de Alcântara, e que inevitavelmente descaracterizaram em grande parte, a própria identidade do bairro, e tal pode ser verificado através de casos como a construção da Ponte 25 de Abril (1966), do viaduto sobre a linha ferroviária em Alcântara-Mar, ou ainda da Avenida de Ceuta. Tais intervenções vieram adulterar a dinâmica funcional do ambiente urbano na qual Alcântara se insere e que por sua vez, vieram também impor uma barreira física impedindo uma directa operação sobre toda a zona desocupada.



Fig. 33 Construção do viaduto temporário em Alcântara-Mar, 1971
(Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa)

⁵⁴ ARQ. FREDERICO VALSASSINA

Face ao presente panorama, é importante compreender as iniciativas que os exemplos anteriores abordaram, como forma de: tratar os antigos *tecidos* industriais com o propósito de restabelecer uma certa *dignidade* a todo o conjunto edificado, de elevar a freguesia a um padrão de qualidade e eficiência nos diversos domínios, sejam habitacionais, comerciais, mistos ou sociais.

REFLEXÃO CRÍTICA

Os casos de estudo analisados acima, evidenciam vários factores que deverão servir de exemplo para a intervenção em zonas semelhantes. No seu todo, entende-se que todos estes projectos tiveram por base um plano estruturador, capaz de identificar as directrizes operativas para o contexto de cada uma das zonas, e só através deste, se torna possível garantir uma compatibilização de todas as intervenções a implementar. Em todos os exemplos apresentados, é possível reconhecer alguns princípios comuns, que contribuíram para a subsistência destes novos espaços na cidade. A atribuição da gestão e responsabilidade a uma autoridade criada especificamente para o âmbito deste tipo de iniciativas, vem facilitar um sincronismo dos interesses das entidades investidoras. Uma devida programação focada não só nas carências presentes mas tendo também em conta a captação de investimento em função do mercado e da procura, permite a estas estratégias, um desenvolvimento coeso e integrado nas políticas urbanas locais. A contextualização da acessibilidade em função do sistema viário e de transportes, possibilita a consolidação e consequente valorização deste tipo de propostas na envolvente local onde se inserem. Por último, a implementação de uma rede de espaço público de referência, numa lógica direccionada não apenas para a escala local mas também para a cidade, vem promover a interacção social e o lazer.

3. O INTERFACE COMO GERADOR DE ATRACTIVIDADE

“Um bom layout do interface, com reduzidas distâncias a percorrer a pé entre diferentes linhas e uma boa coordenação de horários, reduzindo os tempos de espera, poderão ser boas soluções para minimizar o problema do transbordo.”⁵⁵

Num estudo sobre mobilidade e metrópole, o arquitecto urbanista Pedro George estabeleceu dois conceitos inseparáveis: a acessibilidade e a mobilidade. Segundo o arquitecto, acessibilidade é um termo que se refere ao *“que se alcança facilmente”*, enquanto que mobilidade é *“a propriedade do que obedece às leis do movimento.”*⁵⁶ A cidade, na sua escala, onde tudo se encontra relacionado e portanto mais acessível, deve passar por um processo importante de reestruturação com vista a melhorar a mobilidade. No caso de Alcântara, núcleo urbano da cidade de Lisboa, a mobilidade encontra-se presente através de diversos modos de transporte e opções de percurso, contudo a acessibilidade não se equipara aos elevados níveis de mobilidade.



Fig. 34 Localização das principais paragens de transporte público e vias de circulação
(Fonte: Autor)



Fig. 35 Largo do Calvário, importante ponto de paragem dos transportes públicos, 2012
(Fonte: Autor)

Os conceitos de interface e intermodalidade encontram-se igualmente relacionados, mas associados aos transportes são considerados definições muito recentes. Contudo, são formas de encarar os sistemas de transporte nos dias de hoje, tendo em conta as práticas no domínio do urbanismo, para alcançar uma melhor mobilidade e ao mesmo tempo acessibilidade.

⁵⁵ STANISLAU, TERESA: *SÉCULO XXI: A MOBILIDADE PASSA PELO INTERFACE*, 2011, p. 4

⁵⁶ MATIAS, ARMÉNIO: *O TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO SÉC. XXI*, 1999, p. 50

O interface, que em Portugal ainda é um conceito vago,⁵⁷ compreende os “*pontos fulcrais nas redes de transporte público e, como tal, devem proporcionar condições eficazes de transbordo para todos os utilizadores que as frequentam.*”⁵⁸ No guia *Urban Interchanges*, este termo é descrito como o espaço físico onde é efectuada a transferência/transbordo de passageiros entre diferentes modos de transporte ou entre veículos do mesmo modo, numa mesma viagem, fazendo parte integrante de um sistema de transportes intermodal.⁵⁹ O interface, pelas suas diversas designações, pode ser considerado como a solução chave de agregação dos transportes num cenário de melhoria da mobilidade; o seu principal objectivo passa por fazer prevalecer o uso do transporte público e assim, quanto menor o tempo despendido em transporte, melhor é um interface.



Fig. 36 Domínios comuns da sustentabilidade
(Fonte: Jeffrey Tumin, adaptado)

Outro conceito associado ao interface é obrigatoriamente o de intermodalidade. “A *intermodalidade é a capacidade de um sistema de transportes proporcionar soluções em cadeia que permitam a conexão entre diferentes meios e modos de transporte, tendo em vista satisfazer determinada deslocação entre uma origem e um destino pré-definidos.*”⁶⁰ É também necessário compreender que a ideia de intermodalidade utiliza as vantagens que lhe estão associadas de diversas formas, contudo, essas mesmas vantagens podem estar em risco se a transferência entre modos de transporte for mal planeada/mantida.⁶¹

O conceito de mobilidade urbana sustentável encontra-se cada vez mais referenciado no que diz respeito às políticas e estratégias da União Europeia. Mobilidade urbana sustentável “*pressupõe que os cidadãos [...] disponham de condições e escolhas de acessibilidade e mobilidade que lhes proporcionem deslocações seguras, confortáveis, com tempos aceitáveis e*

⁵⁷ STANISLAU, TERESA: *Op. Cit.*, p. 2

⁵⁸ IMTT e GPIA: *GUIÃO ORIENTADOR: ACESSIBILIDADES, MOBILIDADE E TRANSPORTES NOS PLANOS MUNICIPAIS DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO*, 2011, p. 155

⁵⁹ TERZIS e LAST, GEORGE e ANDREW: *GUIDE - URBAN INTERCHANGES - A GOOD PRACTICE GUIDE*, MVA LIMITED, SURREY (REINO UNIDO), 2000

⁶⁰ IMTT e GPIA: *COLECÇÃO DE BROCHURAS TÉCNICAS/TEMÁTICAS: INTERFACE DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS*, 2011, p. 1

⁶¹ SUSSMAN, JOSEPH: *INTRODUCTION TO TRANSPORTATION SYSTEMS*, 2000

custos acessíveis”⁶², implicando que estas ocorram de forma eficiente e procurando reduzir os impactos ambientais associados. O consultor em transporte sustentável *Jeffrey Tumlin*, defende, no seu guia *Sustainable Transportation Planning*, que nos dias de hoje, a relação entre transporte e sustentabilidade ambiental necessita de uma exploração mais alargada, por ainda não se terem encontrado, ou mesmo implementado, os mecanismos que permitam uma independência de combustíveis fósseis, visando alcançar aquilo em que se baseia a mobilidade urbana sustentável. *Tumlin* cita também a *Brundtland Commission (ONU)* que em 1987 definiu o mesmo conceito como o desenvolvimento que satisfaz as necessidades do presente, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem as suas próprias carências.⁶³

O transporte público na cidade ganha peso num momento de grande expansão urbana, mais concretamente no início do século XX, no caso de Lisboa. Este meio vem a destacar-se pela sua capacidade de transporte de pessoas em massa,⁶⁴ oferecendo uma larga opção de destinos e percursos, assim como uma forma económica de locomoção em detrimento do transporte individual. *“De uma forma geral todos os segmentos da sociedade são beneficiados pela existência do transporte público: os trabalhadores, porque podem atingir o local de trabalho; os empresários, porque dispõem de mão-de-obra e do mercado consumidor com facilidade; e a restante sociedade, porque através do transporte colectivo, pode usufruir de todos os bens e serviços que a vida urbana oferece.”*⁶⁵ Deve, por fim, ressaltar-se que a expansão urbana por meio dos investimentos destinados ao uso automóvel, neste caso a construção de muitas autoestradas e vias rápidas, vem prejudicar o bom funcionamento do sistema de transporte colectivo urbano, que por sua vez provoca uma insustentabilidade nas cidades de hoje.⁶⁶

*“As redes de transporte público são constituídas por linhas de diversos modos de transporte e/ou operadores e interfaces que recebem e distribuem clientes entre os vários modos de transporte, ou seja permitem que o transbordo se realize de forma fluida.”*⁶⁷

⁶² IMTT E GPIA: GUIÃO ORIENTADOR: ACESSIBILIDADES, MOBILIDADE E TRANSPORTES NOS PLANOS MUNICIPAIS DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO, 2011, P. 7

⁶³ TUMLIN, JEFFREY: SUSTAINABLE TRANSPORT PLANNING, 2012, P. 7

⁶⁴ BARIONI E FERREIRA, ANDRÉ E WILLIAM RODRIGUES: O TRANSPORTE COLECTIVO URBANO A PARTIR DO CONCEITO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL: UM ESTUDO DE CASO EM RIBEIRÃO PRETO, SP – BRASIL, UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA, UBERLÂNDIA (BRASIL), 2009, P. 2

⁶⁵ SANTOS, B. J. R.: A QUALIDADE NO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO, NÚCLEO DE PESQUISA EM ENGENHARIA, 1ª JORNADA CIENTÍFICA DE ENGENHARIA, GOIÂNIA (BRASIL), 2003, P. 1

⁶⁶ WISSENBAACH, EUGÉNIO: TRANSPORTE HUMANO: CIDADES COM QUALIDADE DE VIDA, 1997

⁶⁷ STANISLAU, TERESA: OP. CIT., P. 3

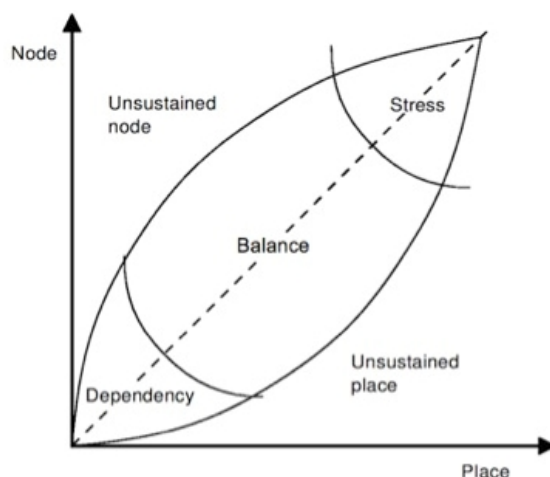


Fig. 37 Modelo nó-lugar
(Fonte: Luca Bertolini, 1999)

O conceito de transporte integrado pode relacionar-se com a movimentação de passageiros e carga. Num sistema integrado deve por isso, ser possível realizar uma combinação de vários modos de transporte onde por exemplo nas situações de carga se pode utilizar o barco, o comboio e camião para despacho de contentores; no caso de transporte de passageiros pode ser utilizado o comboio, o metro e o autocarro para se fazer determinado percurso.⁶⁸ Um bom sistema de transporte integrado é aquele que permite a redução nos tempos de deslocação procurando otimizar a eficiência dos vários meios de transporte. Um dos principais objectivos do transporte integrado, sobretudo do ponto de vista urbano, é a redução dos custos associados, promovendo ainda, quando possível, uma tarifa única na utilização dos vários meios de transporte.⁶⁹

Com base na definição elaborada por Bertolini, o conceito de nó-lugar expressa “um modelo de organização territorial que tem por base a estrutura de transportes públicos pesados (caminhos-de-ferro), assumindo que a mesma é constituída por nós e lugares que se complementam e competem entre si.”⁷⁰ Segundo a obra *Cities on Rails*, os autores destacam que o nó e o lugar devem funcionar em conjunto de forma a potenciar um desenvolvimento eficiente da relação entre um e outro.⁷¹ Ou seja, o nó deve ser adequado consoante a dimensão do lugar, o que quando não acontece pode originar situações de nós sobredimensionados para o lugar, falta de resposta do nó em relação ao lugar, nós desadequados ao lugar e vice versa. No caso de Lisboa, o modelo elaborado pelo Professor David Vale⁷² aponta que por exemplo, o nó

⁶⁸ BARNHART E LAPORT, CYNTHIA E GILBERT: *HANDBOOK IN OPERATIONS RESEARCH & MANAGEMENT SCIENCE: TRANSPORTATION*, VOL 14, 2007, P. 467

⁶⁹ TUMLIN, JEFFREY: *OP. CIT.*, PP. 112-113

⁷⁰ VALE, DAVID: *ÁVALIAÇÃO DA INTEGRAÇÃO DE USOS DO SOLO E TRANSPORTES: OS NÓS-LUGARES DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA*, CIAUD, FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA, 2013, P. 481

⁷¹ BEROLINI E SPIT, LUCA E TEJO: *CITIES ON RAILS: THE REDEVELOPMENT OF RAILWAY STATIONS AND THEIR SURROUNDINGS*, 1998

⁷² VALE, DAVID: *OP. CIT.*, P. 483

de Alcântara-Terra se caracteriza como um lugar sem sustentabilidade, no qual a oferta de transportes públicos não satisfaz a demanda.

3.1 O PAPEL DOS TRANSPORTES NA CIDADE

“Ao longo do século XX, a evolução das cidades esteve frequentemente relacionada com novas formas de mobilidade, os eléctricos permitiram a extensão das cidades um pouco além do centro inicial, o elevador permitiu que a cidade crescesse em altura, o automóvel fez com que a cidade se expandisse até à periferia levando à geração de novos polos de atracção e até mesmo de novas cidades.”⁷³

No final do século XX e com o início do século XXI, começa-se a ter a consciência de que o transporte individual é responsável por muitos conflitos – congestionamento das cidades, *“visível manifestação do mau planeamento dos transportes urbanos”*,⁷⁴ excessivas emissões de CO2 e ainda o stress nos condutores – assim, *“aquele que parecia ser o símbolo do aumento da qualidade de vida, levou efectivamente a uma diminuição da mesma.”*⁷⁵

O que acontece no século XXI, torna-se talvez, numa chamada de atenção para muitos cidadãos. O elevado custo a pagar no abastecimento de um carro, somado com a presença de uma crise financeira, leva a que muitas pessoas acabem por inevitavelmente optar pelo transporte público como forma de deslocação, principalmente nas cidades.

A sociedade de hoje depende em grande parte do funcionamento eficiente dos sistemas de transporte; sem eles, fica impossibilitada a deslocação de pessoas e mercadorias, principais elementos a quem se destina o meio de transporte. Deve-se contudo ressaltar que *“[...] o transporte não serve meramente as cidades, é uma parte essencial da sua razão de ser e de existir.”*⁷⁶ É verdade que assistimos a uma maior presença dos vários meios de transporte nas grandes cidades, muito se devendo à concentração de população, bens e serviços, enquanto que nas zonas menos densificadas, como é geralmente o interior, não se detecta uma maior presença, pelo menos física, de grandes meios de transportes, embora eles existam, pelo menos para fazer a ligação entre as zonas urbanas e estas, mais remotas.

É por este motivo fundamental compreender os transportes de hoje na sua componente de evolução e estabelecimento.

Os constantes, e por vezes rápidos processos de urbanização, somados com a individualização da população, permitiram que o automóvel e os transportes públicos se

⁷³ STANISLAU, TERESA, *Op. Cit.*, p. 1

⁷⁴ AMOUZOU, KOFFI DJIMA: *TRANSPORTE NA CIDADE: UMA ANÁLISE SOCIOECONÓMICA DO CONCEITO DE DESLOCAMENTO URBANO E DOS IMPACTOS DOS MEIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO*, RESET/COPPETEC, RIO DE JANEIRO (BRASIL) 2008, p. 11

⁷⁵ STANISLAU, TERESA: *Op. Cit.*

⁷⁶ DERBYSHIRE E BROWN, ANDREW E HENRY: *URBAN STRUCTURE: URBAN PLANNING AND PUBLIC TRANSPORT*, 1979, p. 16

instituísssem,⁷⁷ oferecendo formas mais rápidas de atingir certos pontos na cidade, ou fora dela, conferindo uma mobilidade quase total a quem habite num perímetro urbano. Apesar do aspecto prático que os transportes proporcionam a qualquer pessoa, o automóvel privado, sobretudo, veio trazer grandes conflitos a nível ambiental, de ocupação do espaço físico da cidade e também na mobilidade, desde o mero pedestre ao cidadão que faz uso do transporte colectivo. O automóvel oferece um melhor controlo ao seu utilizador, desde o percurso ao horário de viagem e, por esse motivo acaba por ser o principal meio de deslocação dos cidadãos. O grande problema é que tanto a sociedade como as cidades só hoje começam a compreender que o desenho das áreas urbanas, com demasiado enfoque no automóvel é incomportável, e por isso, assistimos hoje a grandes rupturas do ambiente urbano, justificadas pela excessiva presença dos carros.

A importância que os transportes colectivos e integrados têm desempenhado e irão desempenhar no desenho e planeamento das cidades, é actualmente o grande desafio que estas enfrentam. *Será possível desenhar uma rede de sistemas de transporte que satisfaça pelo menos a maioria da população e que a convença a optar por outro meio de transporte que não a sua viatura própria? Sim, é possível.* Algumas cidades têm gradualmente implementado infraestruturas mais funcionais que permitem ao cidadão deslocar-se através de vários veículos de transporte num sistema contínuo, representando uma redução significativa no custo dessas locomoções, e ao mesmo tempo proporcionando conforto, rapidez e segurança.

O cenário urbano de hoje precisa de um sistema de transportes que evite que este se fragmente procurando servir todas as suas zonas. A oferta dos tipos de transporte que hoje existem, desenvolvidos pode oferecer soluções para cada caso e se os diferentes modos funcionarem num sistema integrado, será possível aos cidadãos transportarem-se para qualquer zona da cidade de forma rápida e acessível. Como referiu a arquitecta Vera Almeida na sua tese final de mestrado, *“é fundamental devolver a cidade às pessoas, deixar de dar prioridade ao automóvel, utilizar melhor o espaço e organizar de forma eficiente o tempo.”*⁷⁸

Um sistema de transportes tipo interface, funciona através de diversos nós, onde são efectuados os chamados transbordos, e deve ser caracterizado tendo em conta a movimentação de pessoas entre um modo de transporte e outro, ou entre veículos de um mesmo modo e por isso deve-se considerar que *“qualquer espaço onde se realize essa acção de forma eficaz para os passageiros e para o sistema de transporte poderá ser [...] um interface.”*⁷⁹ O interface deve,

⁷⁷ ALMEIDA, VERA SANTOS: ESPAÇOS PÚBLICOS ASSOCIADOS A INTERFACES DE TRANSPORTES, INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICA DA UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA, 2009, p. 20

⁷⁸ *IDEM*

⁷⁹ STANISLAU, TERESA: *OP. CIT.*, p. 3

por isso, ser considerado como um incentivo a novas formas de mobilidade e evolução das cidades.

*“Os transportes públicos urbanos têm uma influência importante, muitas vezes ignorada, sobre as questões socioeconómicas.”*⁸⁰ Um melhor funcionamento dos mesmos só será possível, se se concretizar um conjunto de premissas, como a implementação de eficientes infraestruturas intermodais, a redução de congestionamentos (sobretudo no uso de automóvel privado) ou a aplicação de uma tarificação atractiva nos transportes públicos.

3.2 INTERFACES

*“A intermodalidade é a capacidade de um sistema de transportes proporcionar soluções em cadeia, que permitam a conexão entre diferentes meios e modos de transportes, tendo em vista satisfazer determinada deslocação entre uma origem e um destino pré-definidos.”*⁸¹

A importância que os sistemas de interface representam hoje, resulta sobretudo de um carácter identitário que se assume como ponto de referência em determinado lugar onde se insira. Esse carácter deve assumir-se pela importância do pólo urbano e pela integração na própria cidade.

Num sistema de transporte integrado, podem considerar-se duas formas de interface: pequena/média e grande dimensão.⁸² A primeira, pode descrever-se, na generalidade pelos lugares onde se cruzam diferentes modos de transporte, muitas vezes em espaço aberto; a segunda, mais difícil de encontrar, pode incluir modos pesados e um número mais elevado de fluxo de passageiros, e manifesta-se no espaço físico por grandes infraestruturas de variados pisos, onde afluem os diferentes modos de transportes num sistema enterrado, à superfície ou misto.

Segundo a especialista em transportes, Teresa Stanislau, os interfaces de pequena/média dimensão devem reunir um conjunto de factores que promovam o seu correcto funcionamento. O interface deve contemplar *“fluidez no transbordo e facilidade de circulação; conforto e segurança na circulação e nos períodos de espera; disponibilidade de informação sobre serviços; percepção de unidade do espaço; integração com a envolvente.”*⁸³

⁸⁰ AMOUZOU, KOFFI DJIMA: *OP. CIT.*, P. 14

⁸¹ IMTT E GPIA: *COLEÇÃO DE BROCHURAS TÉCNICAS/TEMÁTICAS: INTERFACE DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS*, 2011, P. 1

⁸² STANISLAU, TERESA: *OP. CIT.*, P. 5

⁸³ *IDEM*, P. 6

ESTAÇÕES INTERMODAIS DE MADRID, ESPANHA

A cidade de Madrid, em Espanha, desde 1994 que implementou com sucesso um sistema de estações intermodais, ou *IES* (*Intermodal Exchange Stations*), junto dos principais acessos ao centro da cidade. As estações permitem uma rápida e acessível comunicação urbana e suburbana, além da variada oferta de modos de transporte.⁸⁴

A capital espanhola tem sofrido uma expansão urbana, sobretudo nas suas periferias, levando a um aumento da taxa de motorização⁸⁵ e, consequente uso do carro privado.

O desenvolvimento deste tipo de infraestruturas na cidade de Madrid teve como objectivo a promoção do uso de transporte público, garantindo aos seus utilizadores um serviço de qualidade. As estações intermodais permitem a ligação de diferentes modos de transporte – sistema metropolitano e autocarros. Esta iniciativa só foi possível pelo financiamento de empresas privadas através de parcerias público-privadas (*PPP*).⁸⁶

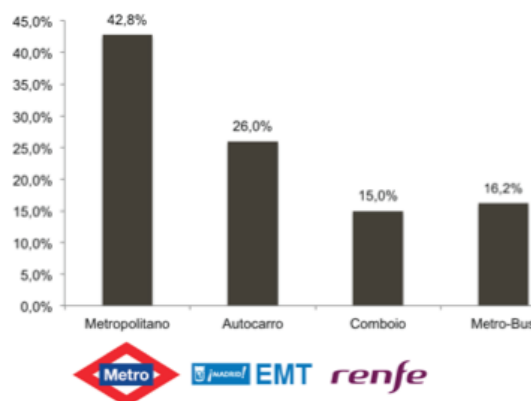


Fig. 38 Utilização por modos de transporte público de Madrid em 2008
(Fonte: Intermodal exchange stations in the city of Madrid)

O centro de Madrid detém a maior densidade populacional, mas esta tem vindo a ser reduzida pela preferência da população em zonas periféricas ao invés das áreas metropolitanas da cidade. O relatório para a mobilidade da Área Metropolitana de Madrid concluiu que entre 1996 e 2004 o número de deslocações, através de veículos a motor, aumentou cerca de 52%, enquanto que a população no mesmo período apenas subiu 14%.⁸⁷

⁸⁴ CRISTÓBAL E ALDECOA, C. E J.: *CONCEPCIÓN DE TERMINALES ESTACIONES DE AUTOBUSES METROPOLITANOS EN MADRID*, SEMINÁRIO INTERNACIONAL: LA INTEGRACIÓN MODAL EN LAS GRANDES AGLOMERACIONES URBANAS, CIUDADE DO MÉXICO (MÉXICO), 2002

⁸⁵ TAXA DE MOTORIZAÇÃO: RELAÇÃO ENTRE O NÚMERO DE VEÍCULOS LIGEIROS E O NÚMERO DE HABITANTES (EM GERAL EXPRESSO EM NÚMERO DE VEÍCULOS POR 1000 HABITANTES). IMTT E GPIA: *GUIA PARA A ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE E TRANSPORTES*, 2011, P. 251

⁸⁶ VASSALLO, CIOMMO E GARCÍA, JOSÉ MANUEL, FLORIDEA DI E ÁLVARO: *INTERMODAL EXCHANGE STATIONS IN THE CITY OF MADRID*, TRANSPORTATION VOL 39 N.º 5 PP. 975-995, MADRID (ESPAÑA), 2011, P. 976

⁸⁷ VASSALLO, PÉREZ DE VILLAR, MUÑOZ-RASKIN E SEREBRISKY, JOSÉ MANUEL, P., R. E T.: *PUBLIC TRANSPORT FUNDING POLICY IN MADRID: IS THERE ROOM FOR IMPROVEMENT?*, TRANSPORT REVIEWS VOL 29 N.º 2, OXFORD (INGLATERRA), 2009, PP. 261-278

O sistema de transporte público é feito através de quatro modos: metropolitano, autocarros de carácter urbano, comboios e *metro-bus* (único modo a ser gerido pelo poder público, propriedade municipal – *EMT Madrid*).

A construção das estações intermodais só foi possível através dos investimentos realizados para melhorar a comunicação física dos diferentes modos. Este tipo de infraestruturas contribuiu para a melhoria dessa mesma comunicação.

No caso de Madrid, as estações concebidas são instaladas no meio subterrâneo desdobrando-se em diversos pisos, conforme a procura e a capacidade da própria estação. Assim, o seu funcionamento engloba os diversos modos de transporte da seguinte forma: o *Metro Bus*, vindo dos subúrbios madrilenos, chega à estação através de corredores subterrâneos ou vias próprias à superfície, permitindo a conexão com o metro e autocarros urbanos, nalguns casos também poderá haver ligação com as linhas de comboio ou outras conexões interregionais; incorporadas na infraestrutura, existem escadas-rolantes e elevadores para acelerar os transbordos.⁸⁸

Dentro das estações, além dos espaços destinados ao acesso aos veículos de transporte, também se encontram lojas e restaurantes, com o objectivo de tornar o transbordo mais atractivo para os passageiros. Noutros casos poderão localizar-se nas imediações do equipamento intermodal, parques de estacionamento (subterrâneos ou ao ar-livre), para que os utentes possam, num dado momento, aceder com comodidade ao transporte público.

O motivo que levou à concretização deste sistema está relacionado com a localização estratégica das estações, a redução do tempo de transbordo, os sistemas de informação ao serviço dos passageiros (informação de viagem e bilheteira),⁸⁹ a segurança mais eficaz dentro de um espaço semi-fechado, a qualidade do ar – conforto proporcionado dentro da estação e a integração de outros serviços como comércio e restauração. Todos estes factores espelham uma experiência mais agradável e atractiva aos seus utilizadores, mas sobretudo incentivam a utilização do transporte público.⁹⁰

No caso da estação intermodal de *Moncloa*, a primeira estação a ser construída (1995), os fundos vieram dos órgãos públicos e o seu sucesso foi devido à construção de um túnel que evita as congestionadas vias de acesso a Madrid, assim como a eficaz comunicação com outros

⁸⁸ VASSALLO, CIOMMO e GARCÍA, JOSÉ MANUEL, FLORIDEA DI E ÁLVARO: *Op. Cit.*, pp. 975-995

⁸⁹ GROTENHUIS, BART e RIETVELD, J. W., W. W. e P.: *THE DESIRED QUALITY OF INTEGRATED MULTIMODAL TRAVEL INFORMATION IN PUBLIC TRANSPORT: CUSTOMER NEEDS FOR TIME AND EFFORT SAVING*, TRANSPORT POLICY 14, PHILADELPHIA (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA), 2007, pp. 27-38

⁹⁰ CRISTÓBAL e ALDECOA, C. e J.: *Op. Cit.*

modos de transporte. Esta prática levou a que, em apenas cinco anos, a procura de transporte público no corredor criado aumentasse em 30%.⁹¹

Outro exemplo que deve ser referido é a estação da *Avenida de América* (que passa a ser uma estação intermodal a partir do ano 2000, com a introdução do terminal de autocarros)⁹² que, ao contrário da estação de *Moncloa*, foi totalmente financiada pelo sector privado. Neste caso, após a sua inauguração, a oferta de transporte público aumentou cerca de 36% entre 2000 e 2006.⁹³



Fig. 39 Praça de acesso à estação de Moncloa
(Fonte: M. Roa)



Fig. 40 Corredor subterrâneo de embarque e desembarque de autocarros em Moncloa
(Fonte: <http://www.espmadrid.es>)

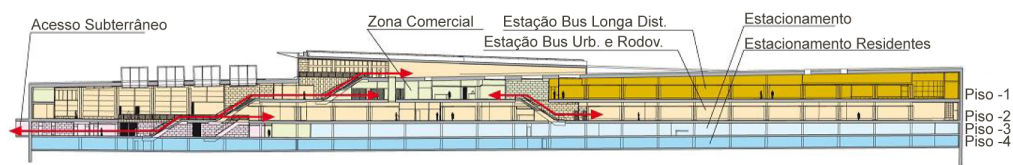


Fig. 41 Corte longitudinal da estação Avenida de América
(Fonte: www.emta.com)

Todas as estações intermodais construídas em Madrid (seis estações actualmente), funcionam segundo um sistema de concessões, onde a responsabilidade de construção, gestão e manutenção das mesmas vai sendo transferida conforme os contratos pré-estabelecidos. As empresas que ganhem a concessão de determinada estação têm, como direito, a cobrança de uma taxa aos operadores de transporte (taxa variável consoante o número de passageiros transportados), o lucro pelo aluguer de espaços para lojas, restauração dispositivos publicitários e máquinas de venda.⁹⁴

⁹¹ CRTMC: *INFORME SOBRE LA DEMANDA EN EL INTERCAMBIADOR DE AVENIDA DE AMÉRICA*, INTERNAL REPORT OF THE CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID, MADRID (ESPAÑA), 2007

⁹² [HTTP://WWW.METROMADRID.ES/ES/VIAJA_EN_METRO/RED_DE_METRO/ESTACIONES/AVDAAMERICA.HTML](http://www.metroMadrid.es/ES/VIAJA_EN_METRO/RED_DE_METRO/ESTACIONES/AVDAAMERICA.HTML) (03-03-2014)

⁹³ CRTMC: *OP. CIT.*

⁹⁴ VASSALLO, J.M., GALLEGO, J.: *RISK-SHARING IN THE NEW PUBLIC WORKS CONCESSION LAW IN SPAIN*, TRANSP. RES. RECORD: J. TRANSP. RES. BOARD 1932, MADRID (ESPAÑA), 2005, pp. 1-9

As estações intermodais na cidade de Madrid foram essencialmente projectadas para que os passageiros possam, fácil e confortavelmente, transferir-se de um meio de transporte para outro, reduzindo o seu tempo de transbordo.

“O sucesso desta iniciativa mantém-se até hoje incontestável.”⁹⁵

O incentivo ao uso do transporte público, a redução dos congestionamentos à entrada de Madrid e a oferta de um custo mais suave tanto aos operadores como aos passageiros, são maioritariamente o conjunto de factores que justificam esse mesmo sucesso.

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE LYON PERRACHE, LYON, FRANÇA



Fig. 42 Esboço da antiga gare de Lyon Perrache
(Fonte: <http://www.skyscrapercity.com>)

No período entre 1999 e 2009 a cidade francesa de *Lyon* ganhou cerca de 100.000 novos residentes e é hoje considerada uma das cidades que mais cresce à escala europeia.⁹⁶

Este rápido crescimento, obrigou a cidade a preparar-se para o futuro, assegurando os interesses da população numa coerência territorial. Por esse motivo, *Lyon* foi a partir de 2000 alvo de grandes intervenções com o intuito de melhorar o funcionamento da cidade. Para evitar uma expansão descontínua, foi criado um plano de transportes urbanos que implementasse novos meios e percursos de transporte e em simultâneo conjuntos habitacionais mais densos, assim como a criação de novas centralidades ou reforço das já existentes, como é o caso da Estação Ferroviária de *Lyon Perrache*.⁹⁷

A estação ferroviária situa-se na *Presque'île* que significa península, e foi projectada por volta de 1855 por *Alexis Cendrier*. O edifício original em estilo clássico, é composto por uma

⁹⁵ VASSALLO, CIOMMO e GARCÍA, JOSÉ MANUEL, FLORIDEA DI E ÁLVARO: *Op. Cit.*, p. 993

⁹⁶ [HTTP://OERTRIPLE.D.CAFEBABEL.COM/EN/POST/2012/11/12/CONFLUENCE-LYON-ECOLOGY-URBAN-WWF](http://oertriple.d.cafebabel.com/en/post/2012/11/12/confluence-lyon-ecology-urban-wwf) (14-05-2013)

⁹⁷ [HTTP://WWW.RAILWAY-TECHNOLOGY.COM/PROJECTS/LYON/](http://www.railway-technology.com/projects/lyon/) (04-03-2013)

dupla cobertura no último piso e ainda um grande edifício destinado exclusivamente aos passageiros.⁹⁸ A sua localização excepcional deve-se também à proximidade com as autoestradas A6 e A7.⁹⁹

Hoje, é considerada um grande pólo intermodal por incluir além da inicial linha de comboio, um sistema de autocarros, metropolitano e metro ligeiro, inseridos em duas megaestruturas comunicantes. Em 2011, o inovador sistema de estacionamento subterrâneo foi distinguido com o prémio *EPA (European Public Affairs)* na categoria de novos projectos.¹⁰⁰

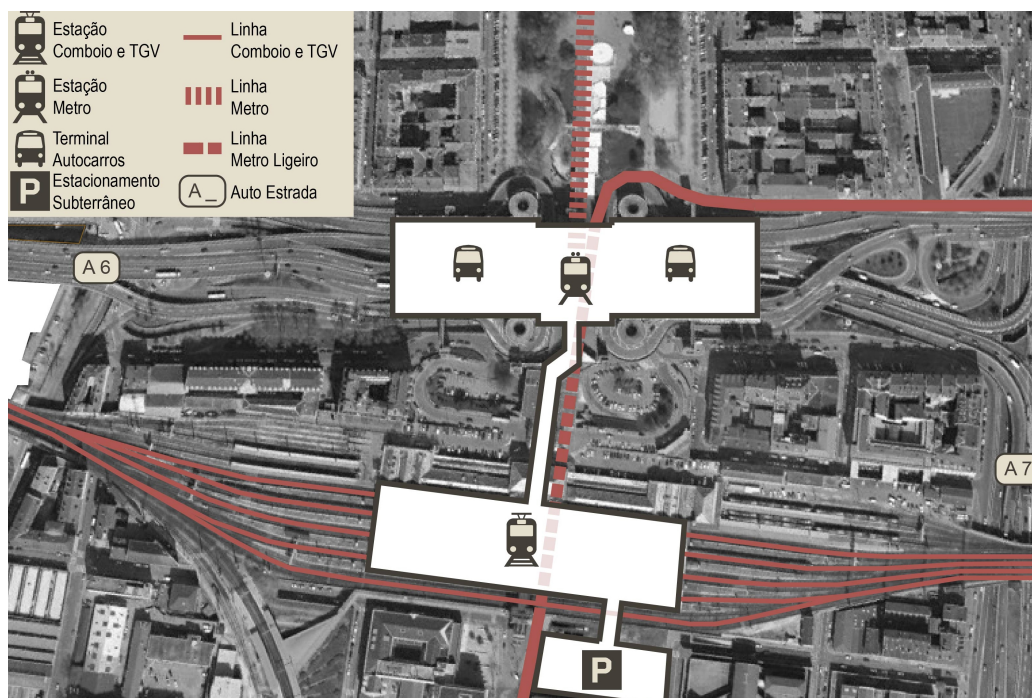


Fig. 43 Esquema do Interface Lyon Perrache
(Fonte: Autor)

Lyon Perrache é o terminal do TGV *Ligne Sud-Est* e estação de passagem dos transportes urbanos de metropolitano, autocarro e comboio. Apesar do alcance interurbano da estação intermodal de *Perrache*, esta não concretizava as necessidades locais e, por esse motivo, é estabelecido em 1978 um sistema de metro sobre pneus que até hoje se expandiu em quatro diferentes linhas. Esta inovação permite uma rápida conexão com vários pontos da cidade através de corredores exclusivos para a sua circulação, evitando os congestionamentos viários que possam existir.

⁹⁸ [HTTP://OERTRIPLE.CAFEBABEL.COM/EN/POST/2012/11/12/CONFLUENCE-LYON-ECOLOGY-URBAN-WWF](http://oertriple.cafebabel.com/en/post/2012/11/12/confluence-lyon-ecology-urban-wwf) (14-05-2013)

⁹⁹ BLOW, CHRISTOPHER: *TRANSPORT TERMINALS AND MODAL INTERCHANGES - PLANNING AND DESIGN*, 2005

¹⁰⁰ [HTTP://WWW.EUROPEANPARKING.EU/CMS/Media/Award%202011/CAT1_LYON%20PERRACHE_PPT.PDF](http://www.europeanparking.eu/cms/Media/Award%202011/CAT1_LYON%20PERRACHE_PPT.PDF) (23-07-2013)

ESTAÇÃO INTERNACIONAL DE ASHFORD, KENT, REINO UNIDO

A Estação Internacional de *Ashford*, desenvolvida pelo consórcio *Nick Derbyshire Design Associates*, contempla os modos de comboio, autocarro e metropolitano com um estacionamento associado que permite a modalidade de *park-and-ride*. Em português pode significar “estacione e viaje”, e que em termos práticos sugere que seja utilizada a viatura privada para acesso ao terminal, através do estacionamento, e seja possível usufruir dos meios de transporte na estação de forma facilitada.¹⁰¹

A construção deste pólo teve como objectivo “a regeneração da cidade e a disponibilização de conexões com os comboios locais e regionais.”¹⁰² A estação inaugurou os seus serviços em 1842, mas só em 1996 através de uma série de melhoramentos é que passa a funcionar à escala internacional, ano em que a *Eurostar*¹⁰³ inicia o seu serviço. O sistema *park-and-ride* combinado com o acesso imediato a comboios com destino a Paris fez aumentar consideravelmente o número de passageiros transportados. Todo o complexo conta com 4 plataformas para comboios de alta-velocidade, um espaço de circulação pública com cerca de 280.000 m² e um estacionamento com capacidade para 1800 viaturas.¹⁰⁴

O edifício onde funciona a estação teve de definir um sistema de percursos que separasse os embarques nacionais dos internacionais. Assim, a partir do momento em que os passageiros validam o bilhete podem dirigir-se para as diferentes plataformas através de

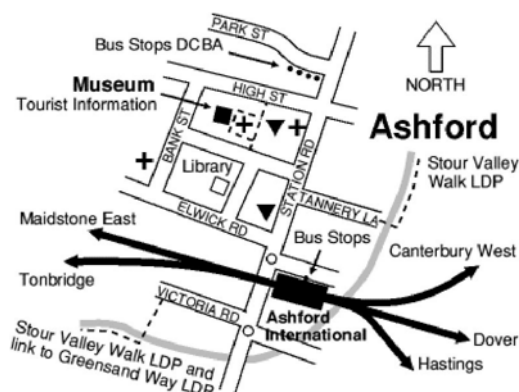


Fig. 44 Esquema do Interface
(Fonte: J. Hewes)



Fig. 45 Vista aérea da Estação de Ashford
(Fonte: <http://ashfordintl.co.uk>)

¹⁰¹ BLOW, CHRISTOPHER: *Op. Cit.*

¹⁰² BLOW, CHRISTOPHER: *Idem*, p. 127

¹⁰³ EUROSTAR: EMPRESA OPERADORA DO SERVIÇO DE COMBOIOS QUE LIGA LONDRES, PARIS E BRUXELAS

¹⁰⁴ [HTTP://HIGH SPEED1.CO.UK/OUR-STATIONS](http://highspeed1.co.uk/our-stations) (02-12-2013)

percursos desenhados especificamente para facilitar essa mesma movimentação. Ao nível do comportamento dos diferentes meios de transporte, os passageiros domésticos têm um metro exclusivo. As instalações para a partida de passageiros internacionais encontram-se no nível superior onde uma ponte faz a ligação para a plataforma internacional, enquanto que os passageiros à chegada dispõem de um outro metro que os transporta para a zona alfandegária do terminal.¹⁰⁵ Deve-se também destacar, que junto aos corredores de comboio internacional, existem outros que desviam os comboios de alta velocidade *non-stop*, para que não perturbem a regularidade do serviço no terminal.¹⁰⁶

MANCHESTER PICCADILLY STATION, MANCHESTER, REINO UNIDO

A *Manchester Piccadilly Station* foi vencedora do *UK Integrated Transport Award* em 2003 na categoria de Projecto de Intermodalidade de Grande Dimensão.

A estação iniciou o seu serviço em 1842, e ao longo do tempo foi sofrendo grandes transformações em vista a melhorar a sua operacionalidade, sendo que em 2002 foi alvo de uma intensa renovação, em que foram despendidos cerca de 100 milhões de libras.

Considerada uma das estações mais importantes e mais movimentadas da cidade, tem como principais destinos Londres, *Birmingham New Street*, *South Wales*, Edimburgo e *Glasgow Central*. O seu interface representa a comutação entre comboios, autocarros e metro ligeiro para a envolvente urbana.¹⁰⁷ Diariamente regista a presença de 55.000 passageiros repartidos por 1.000 trajectos de comboio.

¹⁰⁵ BLOW, CHRISTOPHER: *Op. Cit.*

¹⁰⁶ NICK DERBYSHIRE DESIGN ASSOCIATES: *ASHFORD INTERNATIONAL*, ARCHITECTURE TODAY N.º 68, LONDRES (INGLATERRA), 1996, P. 10

¹⁰⁷ BLOW, CHRISTOPHER: *Op. Cit.*

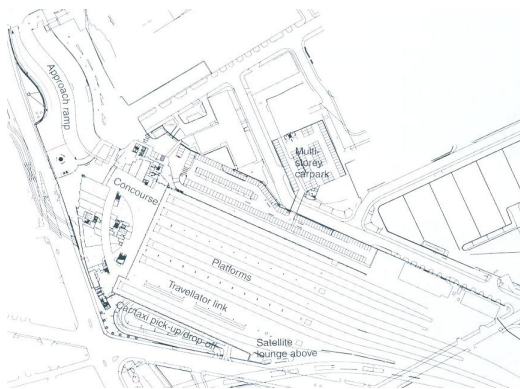


Fig. 46 Mapa da estação de Manchester Piccadilly
(Fonte: Transport Terminals and Modal Interchanges)



Fig. 47 Edifício principal de Manchester Piccadilly
(<http://www.touristlink.com>)

O projecto de renovação, concluído em 2002 pelo atelier *Building Design Partnership*, amplia o átrio principal em dois níveis, de forma a que fosse garantida uma circulação mais facilitada aos passageiros. Junto às plataformas, criaram-se mais 2.000 m² de espaço com uma oferta de esplanadas e restaurantes no saguão superior incorporando os serviços na mesma localização, mas no piso inferior. Foi criado um novo parque de estacionamento com diversos pisos e com uma área para cerca de 500 viaturas, comunicando com a estação através de uma ponte que obrigou a uma redefinição dos percursos destinados aos pedestres.¹⁰⁸



Fig. 48 Esquema do interface de Manchester Piccadilly
(Fonte: www.nationalrail.co.uk)

¹⁰⁸ BUILDING DESIGN PARTNERSHIP: PICCADILLY STATION PASSENGER CONCOURSE, MANCHESTER, ARCHITECTURE TODAY N.º 141, LONDRES (INGLATERRA), 2003

Este projecto veio melhorar as ligações com a cidade, proporcionando um melhor acesso e circulação para os utentes. A empresa cliente *Network Rail* mostrou-se muito satisfeita com os resultados obtidos através das actualizações feitas.

STRATFORD REGIONAL STATION, LONDRES, REINO UNIDO

A *Stratford Regional Station* em Londres representa hoje, um importante ponto de interface entre o metropolitano, o comboio e o autocarro. Foi inaugurada em 1839 para o serviço de comboios da *Eastern Counties Railway*, e um ano mais tarde, também a *Northern and Eastern Railway* iniciava a sua operação.

A estação de *Stratford Regional* foi desde a sua abertura sujeita a ampliações maioritariamente ao nível dos serviços de transportes, mas a maior de todas foi no início dos anos noventa, quando as plataformas inferiores (*low-level platforms*) foram totalmente reconstruídas, e nesse local foi implantado um enorme terminal em aço e vidro desenhado pelo atelier de *Wilkinson Eyre*.¹⁰⁹

Com a inauguração das novas *Docklands*, a *Jubilee Line* foi integrada na estação de *Stratford*, agora dotada de diversos modos de transporte, o que obrigou a trabalhos de compatibilização que garantissem tanto a eficiência desta infraestrutura, como a comodidade do passageiro.¹¹⁰



Fig. 49 Praça de acesso à Estação de Stratford
(Fonte: www.metrolinx.com)

¹⁰⁹ CONCURSO GANHO EM 1994

¹¹⁰ BLOW, CHRISTOPHER: *Op. Cit.*, p. 136

As *low level platforms*¹¹¹ foram substancialmente reconstruídas no final da década de 1990, como parte dos trabalhos de extensão da *Jubilee Line*, integrando-se no novo e grande edifício de aço e vidro, inaugurado a 14 de Maio de 1999. Em abril de 2009 as plataformas da linha norte de Londres foram realocadas nas recém-construídas *high level platforms*¹¹² (1 e 2), libertando as antigas plataformas para a linha das *Docklands Light Railway* na vizinha estação de *Stratford Internacional* que entrou ao serviço em Agosto de 2011.¹¹³

Actualmente encontram-se implementadas 10 diferentes rotas por via férrea, qualificando *Stratford Station* como a mais conectada da capital.¹¹⁴ Durante os Jogos Olímpicos de 2012, *Stratford* foi igualmente o principal ponto de acesso ao *Queen Elizabeth Olympic Park*.¹¹⁵

O recurso a diferentes níveis para a circulação dos transportes ferroviários, onde as *low level platforms* funcionam no piso térreo e as *high level platforms* no piso superior, potenciaram o fluxo de passageiros nesta estação. Esta conjugação, associada ao facto de todos os serviços e infraestruturas se localizarem num único edifício, destacam o carácter de interface de *Stratford Regional Station*.

Deve ser referido que a localização desta estação é, sem dúvida, um dos seus pontos fortes, porque após os Jogos Olímpicos de 2012 todo o complexo foi reconvertido no Parque Olímpico de *Queen Elizabeth*, que se encontra no lado poente da estação e, por esse motivo, *Stratford Regional* encontra-se na fronteira entre o parque e o bairro de *Stratford City* (lado nascente), conferindo-lhe uma localização estratégica.

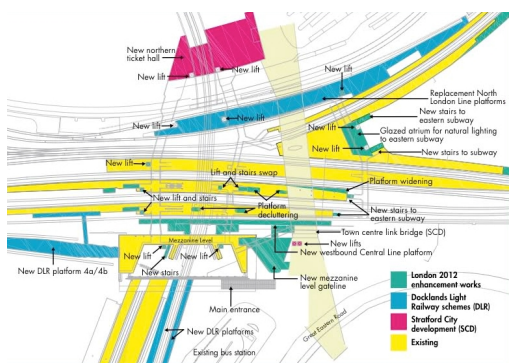


Fig. 50 Esquema dos modos de transporte de Stratford (Fonte: <http://www.skyscrapercity.com>)



Fig. 51 Vista aérea da Estação de Stratford (Fonte: Manuel A.)

¹¹¹ EM PORTUGUÊS: PLATAFORMAS DE NÍVEL INFERIOR

¹¹² EM PORTUGUÊS: PLATAFORMAS DE NÍVEL SUPERIOR

¹¹³ [HTTP://WWW.TRIPOSO.COM/POI/W__150570395](http://www.triposo.com/POI/W__150570395) (03-10-2013)

¹¹⁴ LOMHOLT, ISABELLE: *STRATFORD REGIONAL STATION*, LONDON, E-ARCHITECT, HADINGTON (ESCÓCIA), 2014

¹¹⁵ EDAA CONSORTIUM

II – O LUGAR: ALCÂNTARA

Na abordagem histórica ao lugar onde o projecto se situa, destacam-se os diversos factos históricos que cimentaram o cenário actual do Bairro de Alcântara. Nesta análise do percurso histórico, pretende-se compreender como se formaram os diversos tecidos urbanos que hoje encontramos no perímetro de Alcântara além de outros contributos factuais que ajudam à leitura do carácter do lugar.

Só assim será possível abordar o contexto projectual das zonas a modificar, baseando-nos no cadastro histórico e seus diferentes estados físicos ao longo do tempo.

1. CONTEXTO HISTÓRICO

“[...] Montes e ladeiras, lugares selvosos e chãos calvos, barrocais, silvados e olivedos que se penduravam pelas encostas até à margem de Alcântara.”¹¹⁶

As primeiras ocupações no território de Alcântara *“remontam à pré-história, havendo nesta zona vestígios do Paleolítico, Neolítico e da Idade Média.”¹¹⁷*

O nome de Alcântara provém da palavra árabe *Al-kantara* que significa ponte. Esta denominação surge pela ponte construída no período romano, uma das primeiras referências infraestruturais no bairro e que estabelecia a travessia entre as duas margens da ribeira de Alcântara (actual Av. de Ceuta). Esta zona sempre se soube povoada ainda que de uma forma pouco expressiva. Só com o início do século XIX é que o aumento da população passa a ter um peso muito superior comparado com épocas anteriores.¹¹⁸



Fig. 52 Alcântara, finais do século XVII
(Fonte: Augusto Vieira da Silva, 1960)

A ribeira existente desempenhou um forte papel no desenvolvimento do bairro. Tinha como função o abastecimento das hortas e pomares envolventes, principal actividade exercida pelos que residiam nesta zona.

1.1 ALCÂNTARA SUBÚRBIO

No ano de 1650, o Rei D. João IV encomenda um projecto para uma linha de fortificação que limite as fronteiras da cidade, a *Charles Legarte, Jean Cosmader e Jean Girot*. Ainda que não tenha sido executado na sua totalidade, em Alcântara são construídos dois fortes – o Baluarte do Sacramento e o do Livramento.¹¹⁹

¹¹⁶ HERCULANO, ALEXANDRE: *O MONGE DE CISTER* Vol 1, 1981, p. 9

¹¹⁷ TORRES, JOÃO PAULO: *(Re) PENSAR O NÓ DE ALCÂNTARA ATRAVÉS DE UM EDIFÍCIO HÍBRIDO*, FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA, 2012, p. 49

¹¹⁸ VILARES, ANA ELISA: *A URBANIDADE EM CONTEXTO DE MODERNIDADE - O CASO DO VALE DE ALCÂNTARA*, FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA, 2005, p.4

¹¹⁹ MURTEIRA, HELENA: *LISBOA DA RESTAURAÇÃO ÀS LUZES*, 1999, p. 74

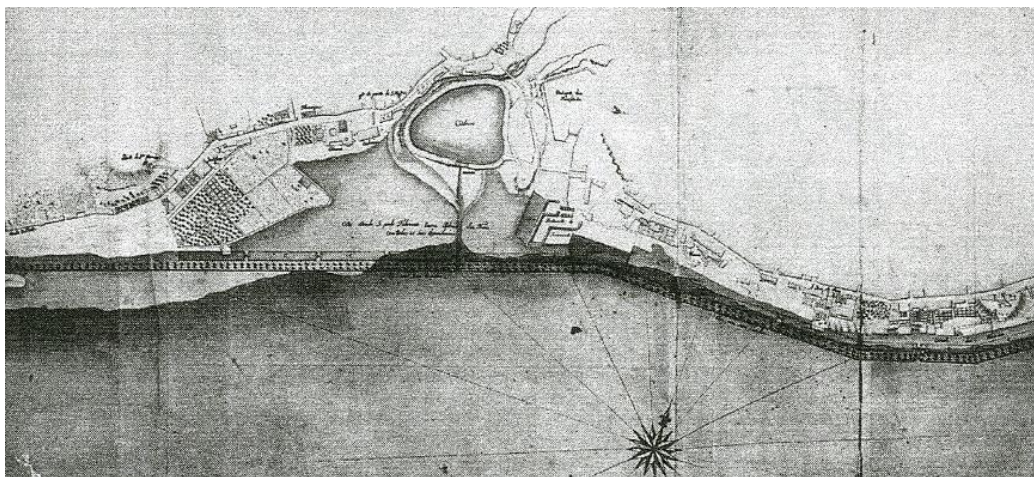


Fig. 53 Projecto de Carlos Mardel para a avenida ribeirinha, 1733
(Fonte: Helena Murteira, 1999)

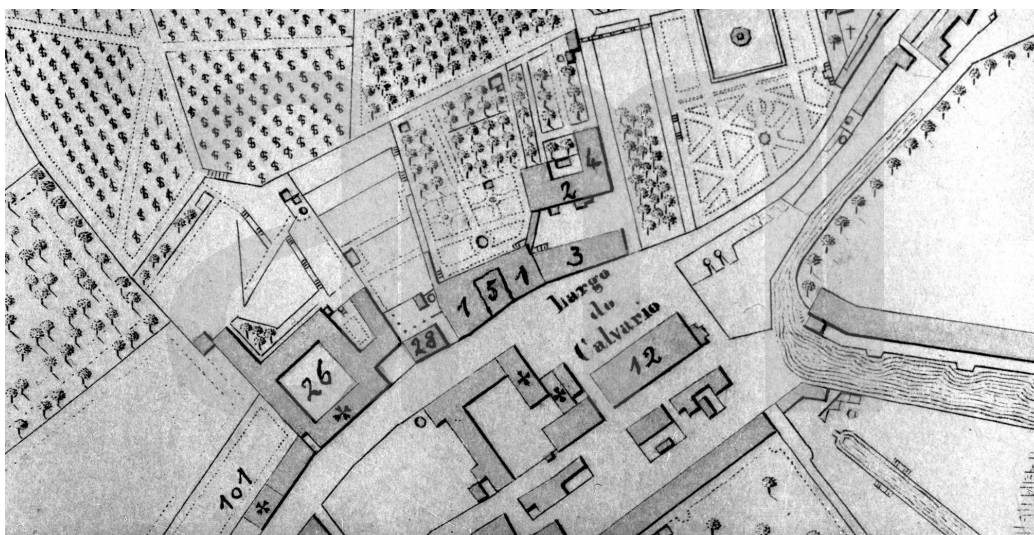


Fig. 54 Planta do Real Paço de Alcântara
(Fonte: Helena Murteira, 1999)

Posteriormente, em 1746 no reinado de D. João V, o engenheiro e arquitecto Carlos Mardel desenvolve um projecto que densifique Lisboa ocidental (C. Sodré – Pedrouços). O projecto defendia uma nova configuração da frente ribeirinha através de uma *mancha* edificada sob uma larga e arborizada avenida adjacente ao Tejo. O projecto não chega a ser executado, mas no mesmo período estava a ser concluída outra obra de Carlos Mardel, o Aqueduto das Águas Livres, construído a norte no Vale de Alcântara e finalizado em 1748.¹²⁰

Até ao final do século XVIII, várias construções de carácter religioso e palaciano foram surgindo ao longo da paisagem de Alcântara. Edifícios como o Convento das Flamengas (1582), o Mosteiro do Monte do Calvário (1617) ou mesmo a actual Tapada da Ajuda (1645). Destaca-se

¹²⁰ FRANÇA, JOSÉ AUGUSTO: LISBOA: URBANISMO E ARQUITECTURA, 2005, p. 29

ainda a fábrica da Pólvora construída no final do século XVII na zona da Av. De Ceuta, mais tarde transferida para Alcanena, Santarém.¹²¹

Nos anos que sucederam “à maior catástrofe natural de que há memória”,¹²² o terramoto de 1755, Lisboa foi alvo de uma intensa reconversão; no caso de Alcântara existiram algumas transformações pontuais destacando-se, no final do século XVIII, a regularização da ribeira de Alcântara (recorrendo a um caneiro aberto), o alargamento da sua ponte e ainda o aterro no lado oriental.

Durante o período de reconstrução do centro, Alcântara manteve-se como limite ocidental da cidade.

1.2 PERÍODO INDUSTRIAL

Com o arranque do século XIX, a frente ribeirinha em Alcântara foi sendo gradualmente ocupada por pequenas e médias indústrias tornando-se num importante centro da revolução industrial (competindo apenas com o pólo de Xabregas), por reunir condições favoráveis ao desenvolvimento das actividades da nova era.

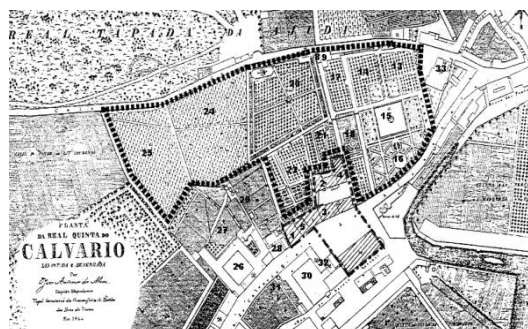


Fig. 55 Planta da Quinta Real do Calvário, 1844
(Fonte: www.isa.pt)

As indústrias recém criadas, ao gerarem emprego, atraíram também população proveniente de zonas rurais, em busca de melhores condições de vida. Esta afluência obrigou estes novos operários a fixarem-se junto das indústrias onde laboravam, muitas vezes em casas com condições precárias. Por esse motivo surgem as primeiras vilas destinadas aos trabalhadores das indústrias, essencialmente construídas por iniciativa do empregador como aconteceu em 1877, a “urbanização popular no Calvário.”¹²³

¹²¹ VILARES, ANA ELISA: *OP. CIT.*, pp. 36-37

¹²² *IDEM*, p. 7

¹²³ FRANÇA, JOSÉ AUGUSTO: *OP. CIT.*, p. 68

À medida que o século XIX avança, Alcântara começa a ser alvo de grandes transformações ao nível do território e de infraestruturas. No último quartel do século XIX, Ressano Garcia e Fontes Pereira de Melo esboçam uma estratégia dinamizadora para o bairro, antevendo-lhe uma identidade *“moderna urbana e inserida nos sistemas da cidade.”*¹²⁴ Estas intervenções vieram dar relevância ao carácter de pólo industrial que Alcântara potenciava. Por essa altura, podia ver-se paralelamente a cidade *“moderna das Avenidas Novas, dos largos e urbanos boulevards e dos quarteirões com geometria regular, a definição de um eixo nobre de crescimento da cidade para norte”*¹²⁵ contrastando com *“a definição de polos industriais claros nos limites ocidental e oriental da cidade, à qual se vinham fixar as populações oriundas dos campos que, num êxodo massivo, se viram para o centro urbano em procura do trabalho que não encontram nas suas terras de origem.”*¹²⁶

Mais tarde, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro manifesta o seu interesse em criar duas vias férreas que atravessassem Alcântara, até então porta da cidade de Lisboa. Por esse motivo, iniciam-se as obras de aterro da ribeira até à linha de costa e assim em 1887 é inaugurada a Estação Ferroviária de Alcântara-Terra; três anos mais tarde a Estação de Alcântara-Mar inicia o seu serviço.

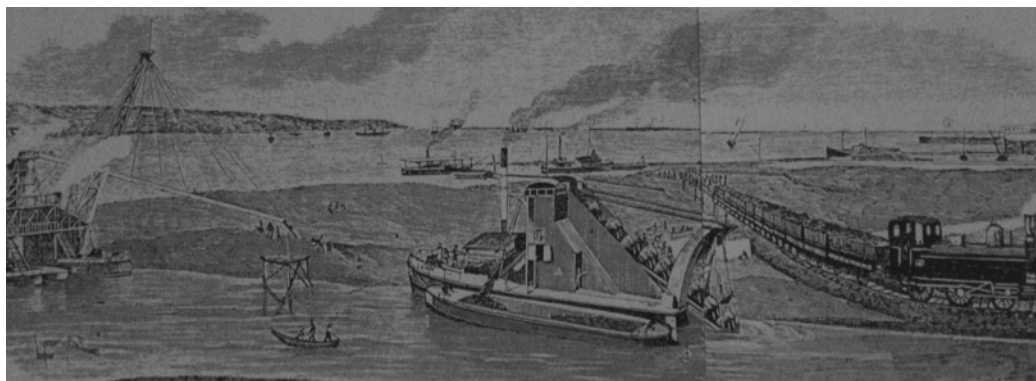


Fig. 56 Estado das obras de aterro entre o caneiro de Alcântara e a Cordoaria
(Fonte: L. Freire)

*“A zona de Alcântara fica assim marcada por dois eixos fundamentais de transporte e munida de duas estações, que a par com a existência da estrada de Circunvalação, irão potenciar claramente a densificação humana da zona.”*¹²⁷

Pela mesma época estavam a decorrer as obras no Porto de Lisboa. Em 1887, por meio do projecto de José Vitorino Damásio, tinha sido concluída a primeira fase de aterros em Alcântara (desde a Rocha Conde de Óbidos até ao Vale). A segunda fase de aterros, concluída

¹²⁴ SILVA, ÁLVARO FERREIRA DA: *IDEIAS OITOCENTISTAS DE MODERNIZAÇÃO URBANA – O EMBELEZAMENTO COMO PROJECTO (1858-1891)*, 2001, P. 50

¹²⁵ VILARES, ANA ELISA: *OP. CIT.*, P. 11

¹²⁶ *IDEM*, P. 11

¹²⁷ *IDEM*, P. 27

em 1890, previa conquistar 300 metros sobre o rio desde o final do caneiro até à Cordoaria Nacional, “*abrindo uma doka de abrigo em frente de Santo Amaro*.”¹²⁸ O moderno porto criado garantia eficácia “*na logística e na gestão da circulação de mercadorias e [...] criação de marinas internas*.”¹²⁹

Com a conclusão dos aterros é inaugurada a Av. da Índia (1898) que vem estabelecer a nova circulação entre a Lisboa oriental e ocidental. Segundo Ana Elisa Vilarés, esta nova avenida vem marcar a fronteira do Porto em relação à estabelecida malha urbana.



Fig. 57 Planta de Alcântara, 1909
(Fonte: Caldeira Pires)



Fig. 58 Largo do Calvário
(Fonte: <http://c5.quickcachr.fotos.sapo.pt>)

Através destas alterações, que tiveram forte influência no tecido urbano de Alcântara, e que adulteraram até a sua primitiva identidade – pelas infraestruturas aí criadas – novos fluxos se reformularam graças às citadas linhas férreas e avenidas recentemente construídas, como são exemplo a Avenida da Índia e Avenida de Ceuta.

No final do século XIX surge, também, “*o primeiro transporte público de carácter urbano*”,¹³⁰ que no caso de Alcântara, originou um percurso entre Alcântara e Sta. Apolónia feito inicialmente por um carro puxado a cavalo. A rede de transportes públicos começa a definir-se ligando Alcântara a outras zonas da cidade e assumindo-se como “*elemento fulcral na urbanização da população residente*.”¹³¹ Noutras partes da cidade, os planos urbanísticos começam a ser aplicados como forma de expandir a cidade, mas no caso de Alcântara nenhum plano é elaborado.

¹²⁸ AS OBRAS DO PORTO DE LISBOA, O OCIDENTE 14 VOL XIV N.º 453, LISBOA, 1891, P. 162

¹²⁹ VILARES, ANA ELISA: OP. CIT., P. 29

¹³⁰ IDEM, P. 64

¹³¹ IDEM

*“O antigo subúrbio verdejante da cidade tornava-se, assim, num radical movimento de transformação da paisagem, num forte nó de ligação para matérias-primas, produtos e pessoas entre uma cidade e o mundo.”*¹³² Ainda assim, este avanço de transformação no solo urbano de Alcântara carecia de espaços de vivência social destinados à população. As poucas zonas de sociabilização eram, por exemplo, o Largo do Calvário, o das Fontainhas e pontualmente zonas desocupadas, onde era possível receber feiras e teatros ambulantes, como acontecia no baldio, onde mais tarde, foram construídas as Oficinas e Armazéns Gerais da CML, junto ao final da Av. de Ceuta (lado sul).

Alcântara do século XIX, fica assim marcada pelas profundas alterações de carácter infraestrutural e pelo aparecimento de um considerável número de unidades industriais, muitas delas de transformação, aproveitando as condições favoráveis que Alcântara oferecia. Contudo, não houve um papel activo por parte do Estado na consolidação da zona, a população residente era na sua maioria analfabeta, as condições de habitação dos operários consideradas precárias, com excepção das residências criadas pelos proprietários das indústrias. O poder público não foi, por isso, o motor das condições favoráveis à população, o que motivou que não se verificasse uma visível densificação.



Fig. 59 Alcântara e as indústrias, 1971
(Fonte: www.encarnado.com)

Na primeira metade do século XX, Alcântara assume-se com os seus contornos industriais mais definidos; a sua consolidação como bairro residencial por via de uma densificação acentuada começa a definir-se.

¹³² *Idem*, p. 71

Na implantação da primeira República, a instrução da população torna-se uma preocupação emergente. Por esse motivo, são abertas as primeiras escolas, como a Escola de Desenho Industrial em 1914 e a Escola Industrial Marquês de Pombal, junto à Rua da Junqueira, entre outras. Estas escolas recém criadas e estrategicamente localizadas, tinham em vista formar os operários, preparando-os para os sectores laborais desenvolvidos nas fábricas limítrofes.¹³³

As profundas alterações no regime político vão estabelecer novas prioridades no ordenamento urbano e territorial que, vêm impor “*uma forte centralização urbana [...] e, em simultâneo, uma exteriorização metropolitana (desenvolvimento de novas polaridades industriais e residenciais na área envolvente à cidade).*”¹³⁴

Na década compreendida entre 1938 e 1948, o Estado Português procede à expropriação de vários terrenos no concelho de Lisboa, permitindo assim um maior controlo nos processos de urbanização.¹³⁵

Previstas no Plano Director da cidade de Lisboa, as grandes transformações que Alcântara sofre são sobretudo de carácter viário; o Vale recebe novas alterações, visando uma implantação viária de ligação com outras zonas da cidade, o Porto marítimo reafirma-se, assim com a sua estação,¹³⁶ a Av. 24 de Julho conecta-se com a Avenida da Índia – promovendo uma ligação até Cascais a partir de 1940 (Marginal); é construído o Viaduto Duarte Pacheco, para fazer passar uma autoestrada até Cascais (A5), e ainda a implementação de novos equipamentos públicos, como aconteceu em Monsanto (1934) com projectos de Francisco Keil do Amaral.



Fig. 60 Viaduto Duarte Pacheco (em construção), 1940
(Fonte: Eduardo Portugal)



Fig. 61 Estação Fluvial de Alcântara
(Fonte: Luís Miguel Correia)

¹³³ IDEM, P. 106

¹³⁴ FERREIRA, VÍTOR MATIAS: *MODOS E CAMINHOS DA URBANIZAÇÃO DE LISBOA; A CIDADE E AGLOMERAÇÃO DE LISBOA, 1890-1940*, 1986, p. 115

¹³⁵ VILARES, ANA ELISA: *OP. CIT.*, P. 80

¹³⁶ PROJECTO DO ARQUITECTO PARDAL MONTEIRO (1897-1957)

Ana Elisa Vilares, com base no plano de 1948, afirma que “o Vale de Alcântara vê intensificado o seu papel de canal infraestruturado de vários e intensos fluxos urbanos, definido e limitado por extensas áreas verdes que o envolvem, nó das redes viárias que organizam os fluxos na capital e o país, enquanto que Alcântara, com o seu porto marítimo e uma vasta área ocupada por fábricas e armazéns, é lugar metropolitano de intensa produção industrial.”¹³⁷

Com o século XX, novas empresas de cariz industrial fixam-se em Alcântara, e muitos dos seus empreendimentos como fábricas e armazéns são desenhados pelo consórcio de Charles Viellard e Fernand Touzet. O escritório de engenharia francês foi responsável pelos projectos dos Armazéns Frigoríficos na Avenida 24 de Julho (1908) e pelos grandes armazéns da Casa do Povo no Largo do Calvário. A Quinta Real de Alcântara é finalmente urbanizada e até 1950 a população desta área duplica. No final da Av. de Ceuta é construído o complexo de Oficinas e Armazéns Gerais da Câmara Municipal de Lisboa, que existe até aos dias de hoje funcionando como pólo independente dos serviços centrais.

Em 1945, a grande maioria dos lotes em Alcântara já se encontravam construídos, formando uma *massa* residencial ocupada maioritariamente por comerciantes, proprietários de pequenas oficinas e operários.

No final da primeira metade do século XX, o Estado assume então, o problema da crise habitacional que se fazia sentir, e através do Plano Director realizado por De Gröer em 1948, prevê resolver alguns dos problemas de habitação, com a introdução de construções para habitação social.



Fig. 62 Oficinas e Armazéns Gerais
(Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa)



Fig. 63 Carta do PGUEL, de Gröer, 1948
(Fonte: www.cm-lisboa.pt)

¹³⁷ VILARES, ANA ELISA: *OP. CIT.*, P. 100

Em Alcântara, com grande parte da malha já definida, de um lado a zona fabril, de outro, os conjuntos residenciais, restam poucos espaços públicos pensados para a população, e nessa medida, surgem a Cine-Promotora (actual Cinemateca de Lisboa) – uma casa dedicada ao cinema – o primeiro clube de futebol do bairro – o Atlético, ou ainda as sociedades recreativas para estimularem o convívio da comunidade.



Fig. 64 Evolução da frente ribeirinha, 1859-1904-1999
(Fonte: Autor e Catarina Almeida)

Na segunda metade do século XX, Portugal sofre fortes alterações de cariz político, social e económico. No ano de 1954 é criado o Gabinete de Estudos de Urbanização, cujo trabalho era essencialmente vocacionado para a habitação social. Cinco anos depois, é lançado o novo Plano Director, que apesar de não ter recebido aprovação “*pelas entidades competentes, funcionará como o documento sobre o qual o poder público definirá a sua estratégia de desenvolvimento urbano metropolitano.*”¹³⁸ O novo plano vem traçar as grandes intervenções a serem implementadas, como a autoestrada para Cascais, a travessia rodoviária para a margem sul ou ainda o sistema metropolitano.

¹³⁸ *IDEM*, p. 149

Assim, em 1962 são iniciadas as obras para a ponte sobre o Tejo entre Alcântara e Almada. É mais tarde inaugurada em 1966, ano da sua conclusão. Apesar de Alcântara não ter sido o local inicial para o percurso da ponte, a sua construção naquela zona específica, volta a evidenciar o carácter de *porta da cidade* que o bairro já detinha desde que foi definida a Linha Fundamental da Fortificação em 1650.¹³⁹

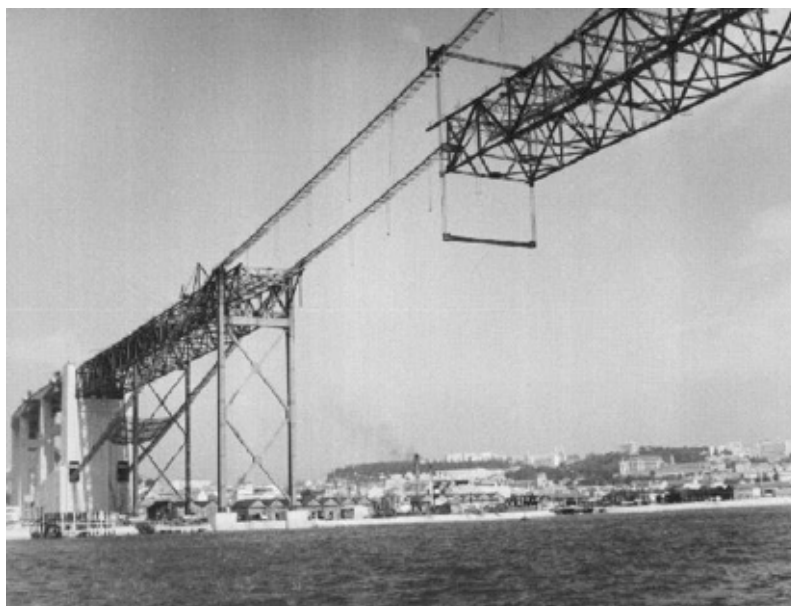


Fig. 65 Ponte Salazar em construção
(Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa)

A nova e moderna ponte veio, contudo, fragmentar o contínuo urbano que Alcântara tinha lentamente conquistado. As expropriações de alguns quarteirões e sectores industriais para assentamento dos pilares vieram quebrar a malha urbana e exigiu fortes transformações ao traçado viário como aconteceu na Avenida de Ceuta – um dos acessos. Por essa razão, “a Avenida de Ceuta, integrada na circular urbana, torna-se uma via rápida, sobretudo no troço do Vale, com uma circulação automóvel intensa, incapaz de afirmar um carácter urbano.”¹⁴⁰ Na última década do século XX, é implementada uma linha de comboio na parte inferior do tabuleiro da ponte, explorada pela *Fertagus* (Travessia do Tejo, Transportes, S.A.). Este conjunto de acções, segundo Ana Elisa Vilares, levou a que o território de Alcântara se voltasse a assumir como nó rodo e ferroviário.¹⁴¹

O largo período de intervenção compreendido entre 1850 e a inauguração da nova travessia sobre o rio Tejo, teve como consequência, uma barreira física nos diversos núcleos edificados do bairro, isolando-o dos lugares envolventes. Esta consequência é ainda, nos dias

¹³⁹ FRANÇA, JOSÉ AUGUSTO: *OP. CIT.*, p. 22

¹⁴⁰ VILARES, ANA ELISA: *OP. CIT.*, p. 167

¹⁴¹ *IDEM*, p. 169

de hoje, facilmente percebida tanto pelos moradores como pelos que utilizam as infraestruturas viárias para circular na mesma zona.



Fig. 66 Fotografia aérea da zona de Alcântara, 1950
(Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa)

1.3 PERÍODO PÓS-INDUSTRIAL

Em 1960, é sabido que o complexo industrial se encontrava no seu expoente máximo de produção, contudo, 10 anos mais tarde, Alcântara inicia um rápido processo de desindustrialização. Este fenómeno é resultado da expropriação de algumas zonas fabris, obrigando muitas fábricas a relocizarem-se na periferia. Por esse motivo, Alcântara vê o seu núcleo fabril pouco a pouco abandonado.

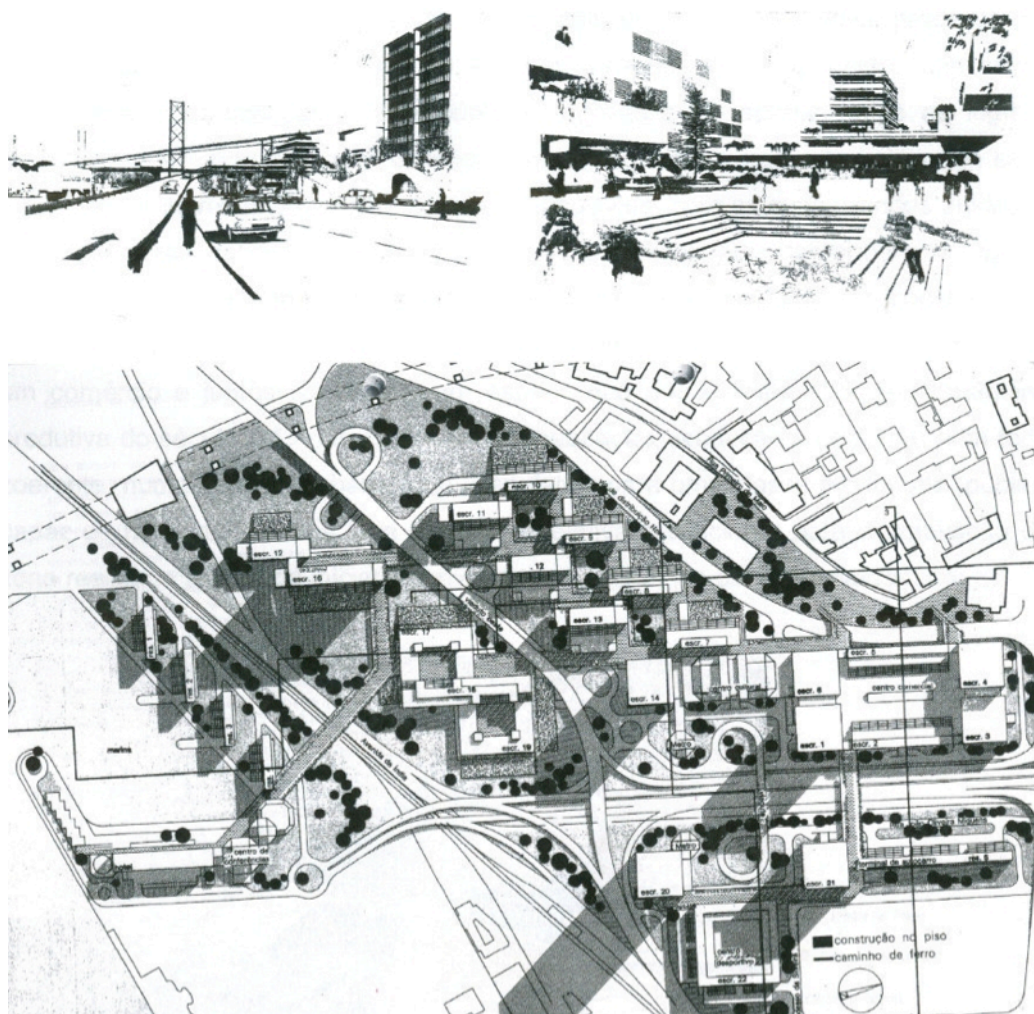


Fig. 67 Projecto do grupo CUF para a reurbanização da zona industrial Alcântara, 1974
(Fonte: Ana Elisa Vilares)

Em 1974, surgem os primeiros esforços para urbanizar a parte abandonada após a desindustrialização. A Companhia União Fabril (CUF), empresa portuguesa do sector químico e em posse de alguns desses terrenos, apresenta uma proposta urbanística para toda a zona industrial, a proposta é vetada pela CML. *“Trata-se de um estudo para um plano de pormenor que contempla uma zona muito maior que a estrita propriedade da CUF e que pretende uma*

*reestruturação radical de Alcântara com a construção de grandes torres de habitação e escritórios, entre largas rodovias, e passagens pedonais aéreas, à imagem do urbanismo modernista inspirado na carta de Atenas.*¹⁴²

Alcântara fica assim estagnada, aguardando investimentos que a dinamizassem e que contrariassem ao mesmo tempo o abandono industrial, contudo, tal não se verificou.

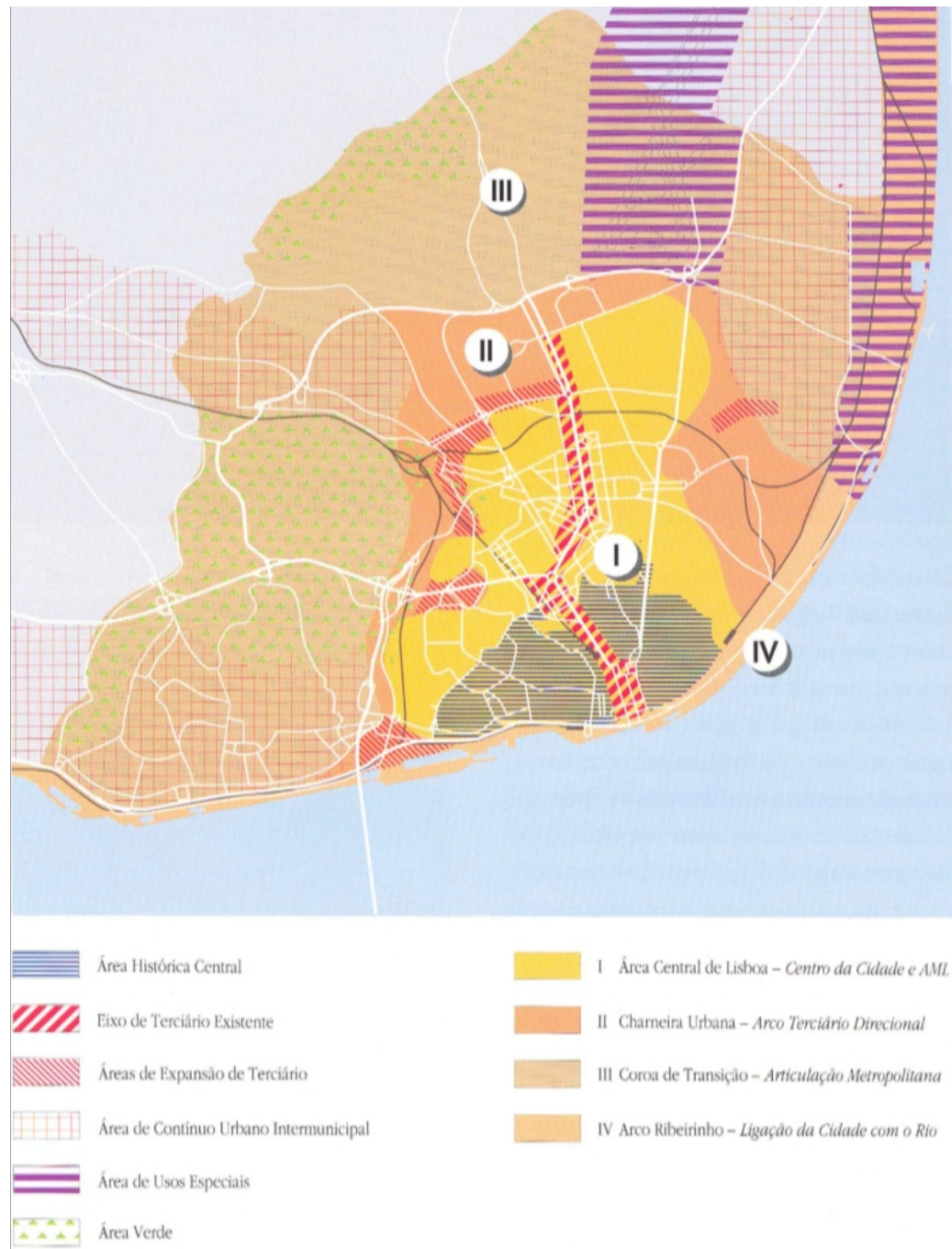


Fig. 68 Plano Estratégico de Lisboa, 1992
(Fonte: www.cm-lisboa.pt)

¹⁴² *IDEM*, p. 175

A partir de 1989, a prioridade em planear um novo rumo para Alcântara, resulta num processo de diversos estudos urbanos, na sua maioria de iniciativa pública. O primeiro deles já contemplava a área do anterior núcleo industrial – o Plano Estratégico de Lisboa (PEL). Este estudo urbanístico tinha como propósito o reordenamento do percurso Alcântara – Praça de Espanha – Areeiro e a reocupação do Vale com novos usos (residencial e terciário).

No mesmo ano, era lançado o plano *Valis*, que apesar dos esforços de uma equipa da CEDRU – empresa portuguesa de consultoria pública – não chega a ser implementado. O estudo propunha um redesenho da parte baixa dos vales de Alcântara e Chelas, reproduzindo o formato da baixa-pombalina. Como é possível ler no relatório da proposta *“o plano Valis procura apontar linhas estratégicas para a valorização da cidade de Lisboa – Chelas e Alcântara. A proposta concebe a criação de duas novas baixas simétricas à existente [...] como modo de potenciar as acessibilidades (actuais e futuras), [...] criando dois novos centros urbanos.”*¹⁴³

Na sua tese de mestrado, Ana Elisa Vilares defende que tanto o PEL como o plano *Valis* *“foram documentos importantes na altura, uma vez que eles representam o esforço inaugural no final do século XX por parte do poder público.”*¹⁴⁴

No período ao longo da década de 90, intensificam-se os estudos urbanos na zona crítica de Alcântara e nesse sentido, são desenvolvidos cerca de três planos de urbanização. No seu todo, estas iniciativas interessavam à Refer (Rede Ferroviária Nacional) e à Administração do Porto de Lisboa, mas nenhuma delas recebe ratificação por parte da Câmara Municipal de Lisboa.

O primeiro desses estudos data de 1992 e é designado de Plano de Urbanização do Vale de Alcântara. A empresa responsável pelo seu desenvolvimento foi a Hidrotécnica Portuguesa, especialista em consultoria para estudos e projectos. O plano de urbanização estrutura o Vale através da divisão da zona em 5 planos de pormenor:

- Alcântara-Terra;
- Alto dos Sete Moinhos;
- Avenida de Ceuta Norte;
- Casal Ventoso;
- Pedreira do Alvito.

O seu objectivo previa a reabilitação de *“áreas habitacionais, através da reconversão das respectivas malhas e da melhoria das condições de habitabilidade, equipamentos e*

¹⁴³ *Idem*, p. 178

¹⁴⁴ *Idem*, p. 179

assistência social, [...] implementando operações de carácter sócio-urbanístico com as comunidades.”¹⁴⁵

Três anos depois é publicado um outro plano de urbanização para o Vale de Alcântara por uma vasta equipa da Direcção Municipal de Planeamento e Gestão Urbanística. Deve salientar-se que o plano foi parcialmente executado, significando que pela primeira vez, em muito tempo, uma iniciativa como esta deixa de ser apenas um mero estudo.

O novo conjunto de intenções contempladas no plano urbanístico, vem trazer alguns melhoramentos no que diz respeito ao plano anterior, não só a intenção de maximizar as zonas verdes, como também a reabilitação de lugares históricos ou marcantes existentes no Vale. Parte do plano executado teve como objectivo o realojamento das famílias do Casal Ventoso nas margens da Avenida de Ceuta, através de operações *PER* (Processo Especial de Revitalização) assim como demoliu as construções existentes no Arco do Carvalhão e Horta Navia.



Fig. 69 Plano Valis, 7 portas para Lisboa
(Fonte: www.cedru.com)

Outros aspectos não concretizados são, por exemplo: o ressurgimento da antiga ribeira de Alcântara com recurso a bacias ao longo de todo o eixo ou a transformação da avenida numa alameda arborizada com percursos pedonais.

Em 1995 é apresentado o *Plano de Urbanização de Alcântara Rio*. Alcântara já se encontrava classificada como Zona de Intervenção Prioritária¹⁴⁶ e nesse sentido surge esta nova proposta. A área de acção contemplava cerca de 17 hectares e perspectivava um conjunto de novas condições que permitissem reactivar o mercado imobiliário, reabilitando sectores

¹⁴⁵ NEVES, BRANCA: *HABITAÇÃO LISBOA*/92, 1992

¹⁴⁶ PROPOSTA 725/2010, PROGRAMA BIP ZIP – BAIRROS E ZONAS DE INTERVENÇÃO PRIORITÁRIA DE LISBOA

industriais como património para novos usos (habitação, museus e serviços); pretendia também reorganizar a estrutura viária, proporcionando uma melhor comunicação com o rio. O plano dependeu “dos acessos rodoviários à área portuária”,¹⁴⁷ o que veio a estar na origem da sua suspensão.

No final do século XX, outras propostas foram surgindo: exemplo disso é o empreendimento do Alcântara-Rio, projecto com a assinatura do arquitecto Frederico Valsassina, na propriedade da CUF onde se localizava a Antiga Fábrica da União, para a instalação de habitações, escritórios e comércio juntamente com novos edifícios com o mesmo programa.

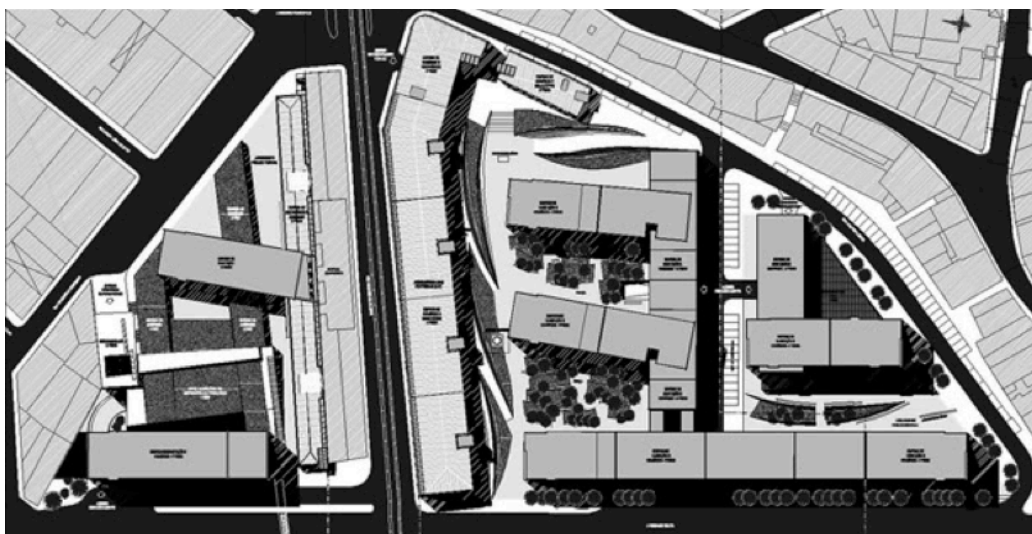


Fig. 70 Plano de Urbanização Alcântara Rio
(Fonte: www.fvarq.com)

Apesar de previsto no *PDM* da altura, parte do empreendimento não é vinculado a um plano municipal específico que o integre na malha urbana existente. Esta é claramente uma das iniciativas privadas que foi avante, mas que ainda assim apresenta as suas fragilidades, sobretudo pela fraca inserção com o existente urbano.¹⁴⁸

*“No final do século XX Alcântara é lugar de armazéns, espaços industriais subutilizados e bairros habitacionais na sua maioria decadentes e crescentemente devolutos.”*¹⁴⁹

Contudo, na última década do século XX, o bairro recebe um considerável número de clubes nocturnos como discotecas e bares que, num primeiro momento parecem atrair um novo grupo etário para a zona. As Docas, como são conhecidas, são uma das novidades nesta zona. Junto ao terminal de contentores do Porto de Lisboa, na doca de Sto. Amaro, antigos armazéns

¹⁴⁷ VILARES, ANA ELISA: *OP. CIT.*, P. 180

¹⁴⁸ *IDEM*, P. 187

¹⁴⁹ *IDEM*, P. 216

em ferro e tijolo são reconvertidos para darem lugar a discotecas, bares e até mesmo restaurantes. Esta prática, curiosamente, repete-se até hoje com outras áreas da frente ribeirinha sobretudo no centro de Lisboa. O inevitável senão prende-se com a barreira física patente entre Alcântara e as Docas. Com efeito, a linha férrea Cais Sodré – Cascais, quebra a hipótese de uma comunicação directa entre estes dois lugares, que apesar de próximos acabam por não se relacionar.



Fig. 71 Atracção nocturna nas Docas
(Fonte: Victor Pantea)

Por outro lado, o final do século XX marca o bairro pela intensificação do tráfego. Diversos nós, tanto rodo como ferroviários cruzam-se no seu território, um grande número de transportes públicos atravessa Alcântara, dotando-a de uma mobilidade invejável, mas que vem causar a sobrecarga nos seus traçados vários; o mesmo acontece com os veículos automóveis. Este fenómeno tem, ainda hoje, como consequência um maior fluxo de pessoas que inevitavelmente vê Alcântara apenas como uma *grande estação*.

Com a chegada do século XXI a população de Alcântara estabiliza, não havendo um aumento significativo no período que se seguiu. Apenas deve ser ressalvado que se verificou uma fixação de população mais jovem, contrariamente aos últimos 20 anos.

O edificado industrial é adaptado para novos usos como aconteceu com as antigas fábricas da Pinhol e da F.H. Oliveira dando lugar a um edifício de habitação e escritórios (Aires Mateus Arquitectos) e um outro de habitação em tipologia *loft*, respectivamente. Do outro lado da linha férrea para Cascais, junto ao rio, o edifício Pedro Álvares Cabral foi adaptado para a Fundação e Museu do Oriente, como referido anteriormente. O projecto foi da responsabilidade dos arquitectos João Luís Carrilho da Graça e Rui Francisco.



Fig. 72 Congestionamento na Av. de Ceuta
(Fonte: Autor)



Fig. 73 Conjunto de apartamentos em loft
(Fonte: Grupo Temple)

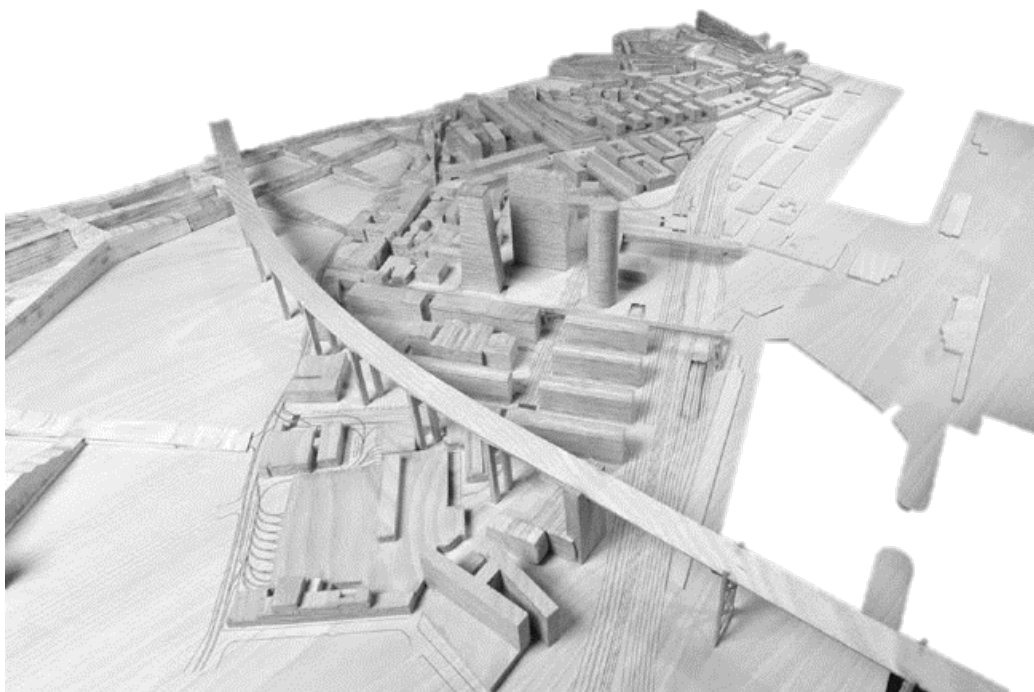


Fig. 74 Maquete da proposta Alcântara XXI
(Fonte: <http://img.photobucket.com>)

Uma outra proposta, o Plano Urbanístico Alcântara XXI, apresentado em 2004 e da autoria de Aires Mateus e Frederico Valsassina “pretendia compatibilizar os diversos projectos de urbanização pensados para Alcântara e as acessibilidades, como a extensão da linha amarela do metro a partir do Rato.”¹⁵⁰ A área contemplada pelo plano abrangia cerca de 43 hectares, centralizando-se na sua maioria nos terrenos outrora industriais do princípio o século XX. O estudo deduzia que as infraestruturas da ponte e da Avenida de Ceuta, isolaram a malha urbana de Alcântara das áreas envolventes e apostava na reformulação do nó de Alcântara, a

¹⁵⁰ *Idem*, p. 231

integração urbanística das infraestruturas de transportes e a ligação ao rio. Por último, dos nove empreendimentos projectados no estudo, apenas o do *Alcântara-Rio* foi em frente, ficando os restantes por executar. A *Refer* era um dos principais investidores da renovadora proposta, mas por falta de verba, o plano é suspenso.

Anos mais tarde, em 2010, é concluído outro documento – o Plano de Urbanização de Alcântara – de Manuel Fernandes de Sá, arquitecto especializado em planeamento urbano e regional. O *PEL* de 1992 definia Alcântara como uma das novas centralidades para Lisboa,¹⁵¹ esta mesma premissa veio mais tarde a reflectir-se como denominador chave para o *PUA* de Fernandes de Sá. No mesmo plano deve também ser considerada a preservação do cadastro histórico da zona ou a inserção de novas construções que facilitassem um melhor funcionamento urbano.

Numa aplicação do plano, pretendia-se que as intervenções a serem realizadas decorressem de uma forma faseada, garantindo que os interesses dos investidores privados ou dos programas de gestão da Câmara Municipal de Lisboa permanecessem salvaguardados, tal como apontou João Paulo Torres na sua tese final de mestrado. Esse processo, passava pela intercomunicação dos diversos projectos ao longo de um período faseado, visando garantir uma gradual consolidação de todas as estruturas a inserir no território do plano.¹⁵²

Apesar das fortes motivações que o *PU de Alcântara* potenciava, a crise financeira que o país atravessa, somada com a rígida posição defendida pelos moradores nas assembleias da freguesia, leva a que a ambiciosa proposta venha a ser chumbada um ano depois de ser submetida. Deve igualmente ser referido, que a mesma crise económica tem sido também, o grande *travão* de outras iniciativas privadas apresentadas para Alcântara.

¹⁵¹ TORRES, JOÃO PAULO: *OP. CIT.*, P. 40

¹⁵² *IDEM*



Fig. 75 Plano de Urbanização de Alcântara
(Fonte: Câmara Municipal de Lisboa, adaptado)

1.4 ACTUALIDADE

No tempo actual, o território ribeirinho demonstra uma evidente paragem no tempo. Desde o arranque do século XXI, a sua população não se tem alterado significativamente, se se comparar com o abandono do centro de Lisboa, que ocasionou sobretudo um *boom* nas periferias. Como foi várias vezes referido acima, o insucesso na implementação de planos que coordenassem e preparassem a freguesia para a sua consolidação, fez com que nunca houvesse uma oferta adequada de condições de habitabilidade e que, de alguma forma, captassem potenciais investidores e residentes para as áreas onde é possível construir ou mesmo reabilitar.

Outro factor menos importante, mas também responsável pela pouca dinamização das malhas residenciais, foi a lei de protecção das rendas. Esta lei, aprovada a 23 de Novembro de 1914 pela publicação do decreto-lei 1079 no Diário do Governo, estabelece que *“na renovação dos contratos de arrendamento de prédios urbanos, [...] fica proibido aos senhorios elevarem a renda, sem consentimento dos arrendatários, [...] sob pena de desobediência qualificada.”*¹⁵³ O decreto justifica-se naquela época, pela crise financeira que o país enfrentava, permitindo proteger as classes menos abastadas garantindo-lhes de certa forma o direito a habitação. Contudo, a longevidade desta norma vem produzir um tenso conflito entre senhorios e arrendatários, levando a que muitos dos proprietários deixassem os seus imóveis atingir um estado de degradação tal (por falta de orçamento), que os inquilinos voluntária ou involuntariamente abandonavam as casas pela falta de condições. Curiosamente, o novo decreto-lei de 2012 (n.º 31/2012), vem corrigir a anterior disposição do regime jurídico do arrendamento urbano, facilitando aos senhorios a actualização das rendas, tendo por base o coeficiente de actualização directamente relacionado com a avaliação patrimonial actual dos prédios, levada a cabo pela Autoridade Tributária e Aduaneira.

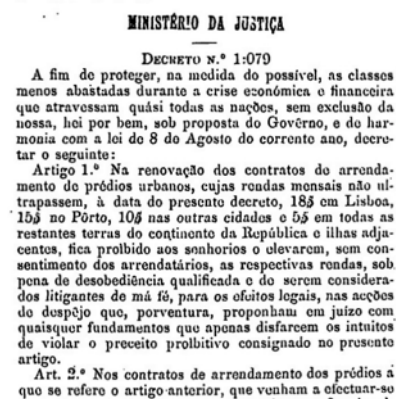


Fig. 76 Lei de congelamento das rendas
(Fonte: Diário do Governo, 1914)

¹⁵³ DECRETO-LEI 1079, DIÁRIO DO GOVERNO, N.º 219, LISBOA (PORTUGAL), 1914

É portanto evidente, que a tardia e inadequada acção por parte dos órgãos públicos, levou a um abandono do tecido urbano, e no caso de Alcântara, tal não foi excepção. Desde planos urbanísticos não concretizados, a edifícios históricos a atingir a degradação, a freguesia viu-se constantemente afectada até hoje. Tais práticas poderiam ter sido evitadas, sustentando um futuro promissor para Alcântara.

Marc Augé, nos seus estudos de antropologia da sobremodernidade, escreveu: *“um espaço que não possa definir-se nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico, definirá um não-lugar.”*¹⁵⁴ Nos dias de hoje, apesar do seu passado, da sua história, Alcântara é, sensivelmente, um não-lugar por nunca ter conseguido chegar a uma identidade específica além das actuais pertenças: bairro residencial, outrora industrial, porta da cidade, local de transbordo/circulação de pessoas e mercadorias.



Fig. 77 Avenida de Ceuta e linha ferroviária de carga
(Fonte: Autor)

Assim tem permanecido Alcântara, um lugar na cidade com forte potencial, que não consegue estabelecer-se através de um conjunto de planos eficazes que a reorganize e contextualize. Este cenário poderá perdurar por um longo período de tempo, até que estejam disponíveis as ferramentas, mas sobretudo o capital para a tão necessária intervenção.

¹⁵⁴ AUGÉ, MARC: *NÃO LUGARES: INTRODUÇÃO A UMA ANTROPOLOGIA DA SUPERMODERNIDADE*, 1992, p. 83

2. CARACTERIZAÇÃO

O *dia-a-dia* desta freguesia é marcado por conjunturas de carácter local e extra-local, tendo em conta o actual contexto da cidade. Isto porque, a vivência diária, muitas vezes associada a breves deslocações (relacionadas com a diversificada oferta presente em Alcântara), *convive* simultaneamente com o conjunto das infraestruturas viárias implementadas e que viabilizam a circulação dos transportes públicos e dos automóveis (que acedem a este lugar, ou nele transitam). Pretende-se com isto dizer que, se por um lado existe uma expressiva realidade pedonal e de índole local, por outro, esta funciona associada a uma lógica de circulação e de cariz urbano. Torna-se relevante compreender, no caso de Alcântara, se se está perante uma convivência adequada à noção de bairro analisada na secção *I-1*. deste documento (*O papel do bairro no contexto da cidade*), ou não sendo o caso, de que forma se poderá induzir uma coerência urbana, não apenas virada para a escala da cidade.



Fig. 78 Local de permanência vs local de passagem
(Fonte: Joel Santos)

Na verdade, a conclusão que se deve tirar desta análise, é que, de facto, essas infraestruturas viárias se sobrepõem ao carácter local, lesando a sua prosperidade e impossibilitando um equilíbrio entre Alcântara como local de permanência e como local de passagem.

INSERÇÃO DE ALCÂNTARA NA CIDADE

No enquadramento da cidade, Alcântara insere-se no cruzamento de importantes eixos viários, no sentido sul-norte encontra-se a Ponte 25 de Abril, a Av. de Ceuta (Acesso à Pr. de Espanha e ao Eixo N/S) e a estrada do Alvito (acesso à A5 e ao Monsanto), no sentido poente-nascente situa-se a Av. da Índia, que em Alcântara dá lugar à Av. 24 de Julho. Por último, a fronteira desta freguesia com o Parque Florestal de Monsanto e a frente ribeirinha, atribui uma valência de carácter vinculativo, que não deve ser esquecida, por contribuir directamente para os atributos que definem a localização do bairro.



Fig. 79 Inserção da freguesia de Alcântara na cidade
(Fonte: Google Maps, adaptado)

Todos estes eixos resumem a rede viária principal, marcando fortemente a disposição do território pelas infraestruturas que a constituem. Apesar da acessibilidade que a mesma rede concede, nem sempre facilita uma leitura directa do tecido urbano de Alcântara. Ao nível dos conflitos gerados por estas importantes infraestruturas, deve ser referido que nas *horas de ponta*, por exemplo, é visível uma forte concentração de viaturas que dificulta a locomoção, tanto dos diferentes modos de transporte como dos habitantes que residem no bairro. A presença desta rede atribui igualmente um carácter desagregador dos núcleos urbanos, impossibilitando uma ligação directa entre as diferentes zonas do mesmo território.

No caso dos transportes públicos existe, de facto, uma oferta abrangente que vai ao encontro da procura. A localização estratégica deste bairro, junto dos acessos às zonas circunvizinhas, à restante cidade e à margem sul, fizeram de Alcântara um importante ponto

de transferência modal, tanto para os residentes como para os utentes em trânsito. Hoje, este factor é, sem dúvida, uma das grandes potencialidades que podem servir de base para a regeneração de todo o bairro, se se souber fazer uma eficiente exploração deste sistema como forma de gerar atractividade para o local, associando os actuais pontos de transbordo, a qualificados locais de permanência (mesmo que temporários), por via de uma rede de espaços públicos e oferta mista.



Fig. 80 Mapa de relação da principal rede viária com Alcântara e a cidade
(Fonte: Autor)

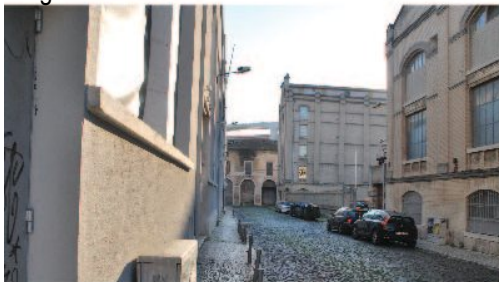
O que acontece é que, Alcântara, como *nó* de transferência modal, subdivide-se em vários pontos, obrigando a uma deslocação por parte dos utentes do transporte público para outras áreas do bairro. Tal não se assume como desvantagem, antes pelo contrário, porque esses fluxos geram relações e rotinas para as pessoas que fazem uso dos percursos de transbordo. A questão é que, neste caso, esses fluxos poderiam estar associados a momentos de qualidade e ao devido aproveitamento das potencialidades que o bairro poderia oferecer. Mas, na verdade, o transbordo assume um carácter *caótico* provocado ora pela rede viária principal, que dificulta o acesso a outros pontos de transferência/paragem, pela fraca presença de espaços públicos e percursos facilitadores dos fluxos dos utilizadores. Paralelamente, todos estes conflitos têm um impacto directo no dia-a-dia dos moradores, que confirmam a falta de espaços que fomentem a convivência local.



Largo do Calvário



Largo das Fontainhas



Quarteirões industriais



Viaduto temporário Docas



Linha férrea de mercadorias



Passagem subterrânea pedonal



Acesso estação de Alcântara-Mar



Quarteirão das Oficinas Gerais da CML



Linha férrea e Av. de Ceuta



Transição Alcântara-Terra

Fig. 81 Levantamento fotográfico dos locais conflituosos em Alcântara
(Fonte: Autor)

O Largo do Calvário é, talvez, um dos lugares mais importantes do bairro. Vários autocarros, eléctricos e táxis atravessam e param neste largo, razão pela qual concentra muitas pessoas em qualquer período do dia. Associado a este contexto, a integrada oferta de comércio e serviços, nas imediações deste espaço, traduz uma ainda maior afluência não apenas centrada nos transportes públicos.

Contudo, a versatilidade de funções associadas a este largo não é sinónimo de espaço público de qualidade, antes pelo contrário. Exactamente pela excessiva convergência de diferentes realidades, aliada à falta de uma caracterização lógica deste lugar, o Calvário assume-se como um local de passagem, pouco estimulador do convívio social.

Fazendo referência aos núcleos industriais obsoletos, que se impõem com forte presença entre o Largo do Calvário e a Av. da Índia, importa analisar o impacto desta estrutura no território de Alcântara e a sua relação tanto com o núcleo central do bairro como com a frente ribeirinha.

Os sucessivos planos propostos para essa zona,¹⁵⁵ implicavam, na sua maioria, uma complexa intervenção de carácter densificador, pondo em causa a relação da malha existente com a natureza das propostas. Este núcleo, outrora industrial, permitiria uma directa ligação do centro do bairro com a frente sul, fortemente contemplada na proposta do Plano de Urbanização de Alcântara (2011).¹⁵⁶ Actualmente, a mesma quebra uma dinâmica de relações possíveis com as Docas e com a estação de Alcântara-Mar, que por se encontrar encerrada, veda o acesso do pedestre e consecutivamente do automóvel. Na intervenção deste núcleo, torna-se evidente que:

- Seja possível uma manutenção dos edifícios do período industrial;
- Se estabeleça uma lógica relação, entre os existentes e novos arruamentos, com as zonas envolventes de carácter atractivo;
- As novas propostas de edificação se rejam pelas directrizes do *PDM*, que definem uma contenção da “*altura dos edifícios a valores inferiores à cêrcea de referência de 25 m.*”;¹⁵⁷
- Os programas a implementar se adequem à necessidade da freguesia, mas que permitam ao mesmo tempo, captar investimento e população.

¹⁵⁵ ABORDADOS NO CAPÍTULO II-1.3 (P. 60)

¹⁵⁶ PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ALCÂNTARA, CAPÍTULO III-1.1 (P. 82)

¹⁵⁷ PROGRAMAS HÍBRIDOS, ARQUITECTURA E ARTE PORTUGAL, Nº31, 2007, P.25

Actualmente, grande parte do núcleo industrial encontra-se sem destino à vista, com excepção do local onde se insere a *LX Factory*, que é o único denominador em desenvolvimento no que diz respeito a esta matéria. No desenho da proposta de intervenção, importa ter em conta, de que forma se poderá restabelecer um conjunto de novos usos inerentes a estes espaços, associando-os ao contexto do bairro como pólo de referência para a cidade de Lisboa.



Fig. 82 Relação de Alcântara com a frente ribeirinha
(Fonte: Autor)

As vantagens de morar no centro de Lisboa encontram-se novamente a ser exploradas, com apartamentos em edifícios antigos a serem recuperados ou adaptados, a proximidade com fortes infraestruturas de apoio, a boa localização e proximidade com o rio Tejo, tornam-se motivos para a decisão de viver no centro. Essas vantagens têm permitido a Lisboa captar população mais jovem e activa, contrariando o envelhecimento populacional que se vinha a verificar nos últimos anos. Tendo por base esta lógica de *rejuvenescimento* do centro, é claro que o caso de Alcântara necessita de um plano regenerador, que estabeleça uma diluição da rede viária principal em detrimento da melhoria da qualidade de vida, que o bairro pode proporcionar. O plano a definir deve também ser claro na proposta de uma rede de espaços exteriores, destinados aos seus residentes e *população pendular*. Por último, através desta análise, compreende-se que o sistema de transportes deve ser valorizado através de melhoramentos para os seus diferentes modos, procurando uma ligação directa entre os diferentes pontos de paragem distribuídos ao longo de todo o território. Ao nível das infraestruturas ferroviárias, a linha de Cintura Interna e a de Cascais, deverão desenhar-se no novo plano como um elemento singular, que em paralelo com os restantes modos, poderão servir de eixo comunicante entre o centro e a periferia.

III – O PROJECTO

Neste capítulo será apresentada a solução de natureza projectual, em que inicialmente será feita uma análise dos problemas/conflitos e valências do local em estudo – Alcântara – que suportem as intenções aqui expostas. Em segundo lugar, abordar-se-á o projecto nas suas diversas escalas, de índole urbana até ao projecto do interface, através de um relato escrito, acompanhado, quando relevante, de peças desenhadas, esquemas explicativos ou fotografias.

Consequentemente, será feito um contraponto das soluções aqui apresentadas, com os exemplos estudados mais acima e, pontualmente, poderão ser incluídas outras referências que sustentem o percurso de projecto adoptado.

1. CONTEXTO DA INTERVENÇÃO

Como referido anteriormente, este trabalho é, em grande parte, fruto da minha experiência enquanto morador em Alcântara. Ao longo dos últimos anos desenvolvi um raciocínio atento e crítico, relacionado com o dia-a-dia desta freguesia, e essa consciência permitiu-me formular um conjunto de questões que se encontram ligadas à história do bairro, ao seu funcionamento, às suas deficiências e às suas mais valias, tendo por base um ponto de vista optimista e dinamizador para o futuro desta zona da cidade.

O período industrial foi, sem dúvida, marcante para o percurso evolutivo de Alcântara; contudo, a sua posterior transformação num bairro de carácter residencial mas também de transição, deu lugar a uma estagnação que há muito se mantém, deixando o cenário futuro num contexto de incerteza, se comparado com outras zonas de Lisboa que, recebendo graduais melhorias, com o objectivo de regenerar o seu carácter e identidade, atraem mais população e, conseqüente mais investimento. Recentemente, bairros como o vizinho Campo de Ourique ou de São Paulo, foram alvo de projectos de requalificação. O primeiro (Campo de Ourique), assistiu à reabilitação do seu mercado e melhoramento do espaço público; no caso do segundo (São Paulo), a regeneração e consecutivo *devolver* da frente ribeirinha, o Largo de São Paulo ou ainda a *Rua Cor de Rosa*, são exemplos que, se associados ao contexto da cidade, servem de *charneira* geradora de atractividade e investimento, reatribuindo um certo protagonismo as estas mesmas zonas.

De facto, no caso de Alcântara existiram pequenas intervenções, como foram apresentadas anteriormente nos capítulos *I-2*. (p. 19) e *II-1.3* (p. 66) que, na sua génese, traduziram um carácter individualista e pouco virado para as necessidades da freguesia, sem deixar de referir, os inúmeros planos desenvolvidos e que não chegaram a ser concretizados.

Actualmente, Alcântara apresenta-se como um bairro semi-consolidado,¹⁵⁸ e com uma forte estrutura tanto de âmbito viário como de transporte público, caracterizando-a num importante *nó* da cidade, muitas vezes de mera passagem. Torna-se por isso importante compreender como se podem interpretar todos estes factores, de forma a operar sobre este território, restabelecendo-lhe uma atractividade característica como acontece com outras zonas de Lisboa e tendo em conta as potencialidades que existem por explorar.

¹⁵⁸ PORQUE ALGUMAS ZONAS, SOBRETUDO JUNTO À FRENTE RIBEIRINHA, SE ENCONTRAM DESOCUPADAS E SEM A PRESENÇA DE UM CONJUNTO DE USOS ESPECÍFICOS

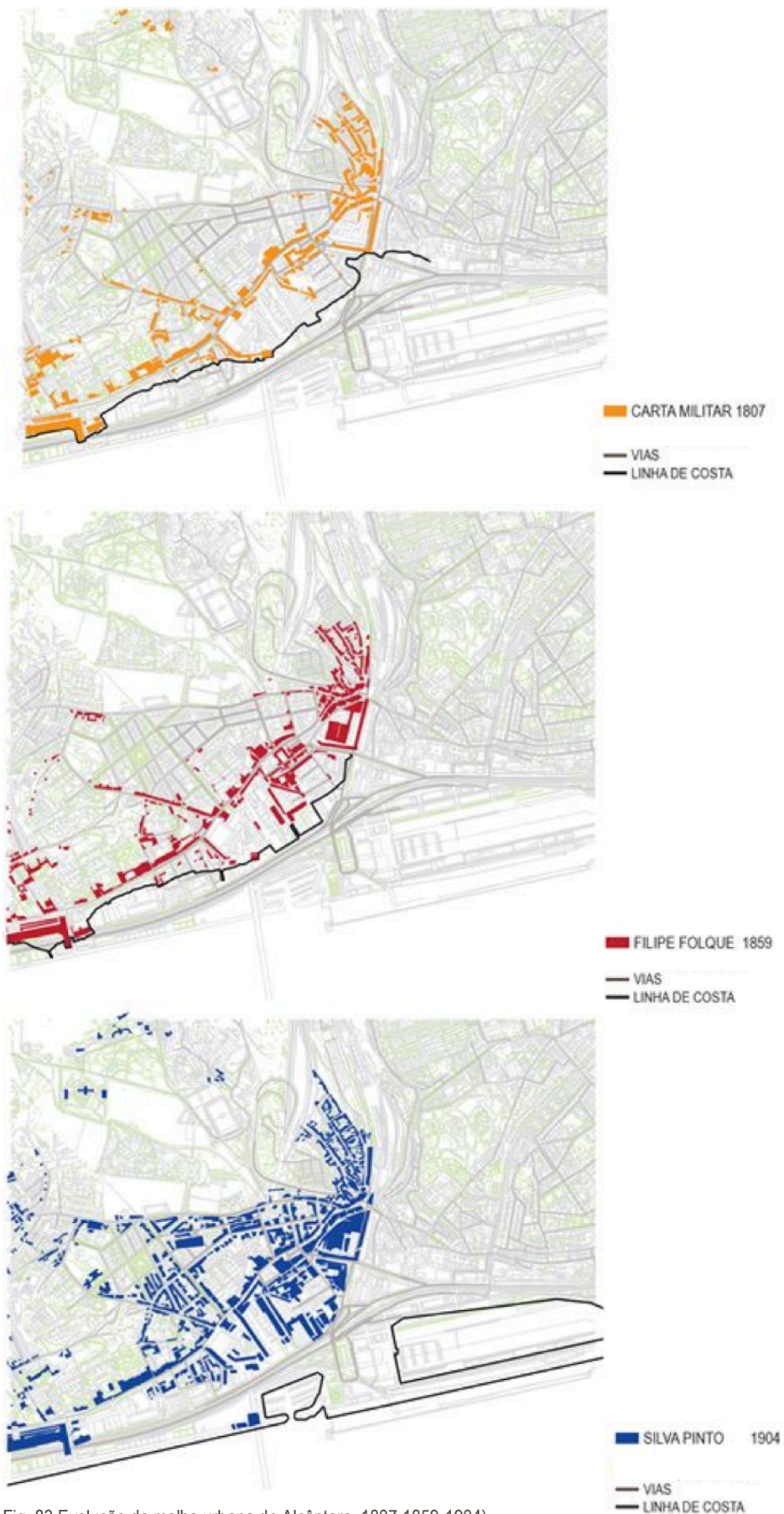


Fig. 83 Evolução da malha urbana de Alcântara ,1807-1859-1904)
(Fonte: Autor)

Neste âmbito, esta dissertação tem duas grandes fases de proposta de projecto. Numa primeira fase pretende-se desenvolver um plano urbano para a área em questão, que tem como principais preocupações consolidar as malhas industriais subaproveitadas, com a actual estrutura da zona, criando relações urbanas e vivências de bairro. Posteriormente será feita uma aproximação da zona de Alcântara-Mar, onde é proposto o interface, trabalhando a escala do espaço público e da arquitectura como instrumento agregador do espaço envolvente e gerador de novas mobilidades pedonais.

1.1 O PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ALCÂNTARA, 2010

O Plano de Urbanização de Alcântara é da autoria do arquitecto Manuel Fernandes de Sá e foi realizado em 2011. Apesar de ter sido *chumbado* no mesmo ano, é um contributo importante para este trabalho, pelas questões que levanta e aborda, e que se traduziram numa reflexão necessária face ao contexto actual do bairro.

Neste plano encontram-se expressos dois distintos objectivos: a preservação do existente histórico e a introdução de novas construções de carácter infraestrutural. Tais princípios viabilizam, no seu conjunto, tanto o reaproveitamento de edifícios do período industrial, actualmente desocupados, como uma reorganização da estrutura viária e transportes públicos, no sentido de melhorar a acessibilidade interna da freguesia de Alcântara e da mesma com a cidade.

Os locais de intervenção deste plano estão associados a diferentes entidades gestoras, e como as propostas dependem, em grande parte, de investidores privados, “a estratégia utilizada [...], defende um faseamento desde as infraestruturas até à requalificação de áreas arqueológicas obsoletas.”¹⁵⁹ Esta estratégia permite que o plano seja implementado por fases, existindo uma coordenação conjunta entre os diversos projectos.

A área de intervenção abrange grande parte do núcleo principal de Alcântara, onde se localizam, por exemplo:

- Os terrenos da antiga Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense;
- O acesso à Ponte 25 de Abril;
- O complexo da CML;
- O Largo do Calvário;
- A Avenida de Ceuta.

¹⁵⁹ TORRES, JOÃO PAULO: (Re) PENSAR O NÓ DE ALCÂNTARA ATRAVÉS DE UM EDIFÍCIO HÍBRIDO, FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA, 2012, p. 55

Paralelamente, o plano apresenta a reformulação do nó ferroviário de Alcântara, privilegiando o acesso das carruagens de carga ao terminal de contentores da *Liscont*, localizado junto à Doca de Sto. Amaro, e a ligação da linha de Cascais (Alcântara-Mar) com a linha de Cintura Interna (Alcântara-Terra).¹⁶⁰

No relatório deste plano é possível compreender, a fundo, as estratégias inerentes, que se encontram descritas em onze parâmetros:

– *“Rótula da cidade de Lisboa:*

O Vale de Alcântara constitui um sector da cidade de Lisboa determinante para a concretização de uma nova política de mobilidade, que assenta numa diminuição da acessibilidade automóvel à Baixa Pombalina e ao centro da cidade. Tal como no Vale de Santo António, localizado do lado nascente da cidade, é nestas duas rótulas que será possível armar uma estratégia de potenciação de percursos viários circulares que diminuam a pressão automóvel sobre o centro. Pela mesma razão, estes dois locais da cidade deverão ganhar um papel acrescido em termos da rede de interfaces de rebatimento e dissuasão da utilização do automóvel no centro da cidade.

– *Interface tripolar:*

O rebatimento da rede ferroviária pesada (comboio) sobre a rede ferroviária semi-pesada (metropolitano), apresenta no Vale de Alcântara grandes potencialidades apesar das dificuldades da orografia do mesmo e das distâncias a pé, entre as diferentes componentes dessas correspondências. A hipótese de um mega interface de três polos, a cotas distintas, poderá ser uma solução para a potenciação dos transportes públicos nesta zona. A acessibilidade ferroviária – linhas de Cascais, Cintura e Margem Sul – transformam Alcântara numa potencial centralidade metropolitana e regional, que a nova edificação ajudará a desenvolver, podendo esta zona ser vista como um contraponto à bem sucedida zona da Expo, muito embora, com uma matriz de pré-existências distinta. Especial relevância para as correspondências propostas entre os transportes urbanos – autocarros e eléctricos – com o comboio e o metro.

¹⁶⁰ VER: ERROR! REFERENCE SOURCE NOT FOUND. (P. 68)

– *Compacidade urbana sustentada:*

Neste caso será essencial que o plano consolide uma ideia de não correlação directa e necessária, entre a oferta rodoviária prevista e as capacidades edificatórias passíveis e desejáveis, na medida em que a vitalidade urbanística deverá decorrer da excelente acessibilidade por modos muito diversos de transporte público de grande, média e pequena capacidade. Ou seja, propõe-se uma estratégia de limitada oferta rodoviária (vias e estacionamento), a par de uma excelente conexão do sistema de transportes multimodais, como base para uma compacidade urbanística capaz de gerar um economia urbana sustentável e ambientalmente menos agressiva.

– *Um novo 'T' rodoviário:*

A configuração da rede viária conseguida pela nova estrutura do 'T' deitado em que a Av. da Índia em ligação directa com a Rua de Cascais/Av. de Ceuta se deixa entroncar de forma e capacidade limitada com a Av. 24 de Julho, contendo assim acessibilidade à Baixa Pombalina. A outra grande transformação reside na transferência de grandes quantidades de tráfego da Av. da Índia para a Av. Brasília, através da construção de um novo viaduto sobre o actual caminho-de-ferro, em articulação com outro conjunto de medidas que deverão ser tomadas na zona da inserção da CRIL em Algés.

– *Menos tráfego de atravessamento:*

As melhorias possíveis de serem introduzidas no grande nó rodoviário entre a Av. de Ceuta, o Eixo Norte/Sul-Ponte 25 de Abril e a auto-estrada de Cascais-Av. Duarte Pacheco de entrada no centro da cidade, deverão permitir melhorar as condições de funcionamento do cruzamento de Alcântara, que fica aliviado da entrada na Ponte e de tráfego de atravessamento, assim como deverá melhorar as conexões de poente para norte, e ainda as condições de escoamento da zona do Marquês de Pombal em direcção à Ponte e Av. de Ceuta, o que trará benefícios para a rede local (eixos Rua Maria pia e Rua Prior do Crato).

– *Viabilidade do Terminal de Contentores:*

A capacidade disponível na Av. Brasília para poente da zona de Alcântara, permite viabilizar o tráfego de pesados destinado ao Terminal de Contentores de Alcântara, mas esse tráfego não deverá ser ampliado no futuro, uma vez que o constrangimento que se espera poder ocorrer em 15-20 anos, deverá ser utilizado como forma de aumento da capacidade de transporte de contentores nos outros dois modos de transporte que estão previstos – o ferroviário e o fluvial.

– *Mais estacionamento para residentes:*

A resolução do estacionamento de superfície através de um programa de dotação de lugares para residentes – proposta de cinco parques públicos para apoio às áreas residenciais pré-existentes – deverá constituir a pedra de toque de uma política de devolução de espaço-canal a modos suaves – peão e bicicleta – numa estratégia de qualificação, que deverá articular-se fortemente com um programa de arborização das ruas. Propõe-se por isso, um conjunto de perfis-tipo para os arruamentos novos e a reperfilar, tendo em vista uma qualificação do espaço público através do correcto dimensionamento de passeios com arborização, e faixas de rodagem de diferentes modos de transporte.

– *Nova centralidade terciária:*

A dotação de estacionamento privado na nova edificação deverá seguir a evolução adoptada pela revisão do PDM, sendo certo que a zona de Alcântara é um dos locais da cidade de Lisboa onde se justifica uma claríssima contenção da oferta de estacionamento associado ao emprego, apesar da excelente vocação terciária da zona face à boa acessibilidade metropolitana que terá por transporte público.

– *Metro em Alcântara:*

A aproximação da rede de metropolitano do Vale de Alcântara é uma questão cuja reflexão deverá ser aprofundada com a ajuda das propostas deste plano, que, naturalmente, não constitui a sede própria para a tomada de decisões neste âmbito. As possibilidades que correspondem à tendência de expansão expressa para as linhas Vermelha e Amarela (transformada em Verde), representam uma boa conexão com a área, gerando novas possibilidades derivadas do interface que é criado na Estrela. O prolongamento daquelas linhas até à Estrela pode ser uma solução interessante porque sugere uma possibilidade, a longo prazo, de atravessamento do Vale de Alcântara para o Alvito, por exemplo com recurso a uma ferrovia ligeira prolongável mais para ocidente.

– *Qualidade do espaço público:*

O novo reordenamento viário e a contenção das soluções de circulação automóvel, designadamente do ponto de vista do número de vias a prever, sem comprometimento do desempenho das principais intersecções, permitiu um programa generalizado de alargamento de passeios que viabiliza os principais percursos pedonais e cicláveis previstos em PDM, para além de garantir um ambicioso plano de arborização dos

espaços-canal. A qualidade do espaço público, ao nível de outras capitais europeias, poderá bem ser a imagem de marca da nova Alcântara associada a uma nova centralidade terciária.

– *Mais articulação com autocarros e eléctrico:*

O reordenamento viário implica ainda ajustamentos na rede de autocarros e na localização de paragens (propostas não vinculativas mas que procuram melhorar a área de suporte pedonal disponível), com vantagens para o desempenho deste transporte público em articulação e complementaridade com os modos ferroviários, designadamente o eléctrico, que vê ampliada a sua extensão de percurso em canal próprio.”¹⁶¹

Estas estratégias permitem detectar muitas das deficiências existentes na zona e funcionam como uma nova abordagem para Alcântara. Na generalidade, é possível compreender que a operação, neste território, passa sobretudo por uma lógica redefinidora do sistema de transportes, da hierarquia do traçado viário e de espaço público que, de certa forma, permita agregar as diferentes áreas consolidadas e por consolidar, através de uma rede comunicante mais organizada e focada no contexto não apenas da cidade, mas também do bairro.

REFLEXÃO CRÍTICA

Na proposta do Plano de Urbanização de Alcântara, a denominação de “*rótula da cidade de Lisboa*”,¹⁶² manifesta claramente a importância de Alcântara, tanto como *porta de entrada*, como de freguesia da cidade. Esta consciência, associada ao contexto actual do bairro, permite fundamentar o eixo estruturador da proposta, reconhecendo simultaneamente, o potencial de “*centralidade metropolitana e regional*”¹⁶³ que actualmente, se encontra por explorar.

Pelos parâmetros acima apresentados, torna-se relevante compreender em que medida a repartição em unidades territoriais das diversas zonas a intervir vem garantir a eficiente aplicação do plano, visto que o seu sucesso está sujeito à existência de investimento, mas também de uma gestão conjunta das diferentes entidades envolvidas. Seria pertinente realizar a proposta na sua totalidade, de forma a garantir a viabilização das diferentes intervenções, tendo

¹⁶¹ SÁ, MANUEL FERNANDES DE: *PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ALCÂNTARA, PROPOSTA DO PLANO*, 2010, pp. 52-54

¹⁶² *Idem*, p. 52

¹⁶³ *Idem*, p. 54

como ponto de partida a criação do modelo de faseamento como o relatório sugere,¹⁶⁴ mas que esteja no entanto interligado, obtendo uma intervenção unitária.

O PUA retoma uma importante questão, a ligação da linha de Cascais com a de Cintura Interna. Tanto a primeira como a segunda encontram-se fortemente estabelecidas, e por esse motivo, as infraestruturas necessárias para que tal aconteça representam um pesado investimento sem que se entenda a devida viabilidade, porque a linha de Cascais estabelece uma influente ligação com o centro da cidade, pelo lado poente, enquanto que a linha de Cintura assume uma escala regional, acendendo a Lisboa num eixo poente-nascente, no lado norte.

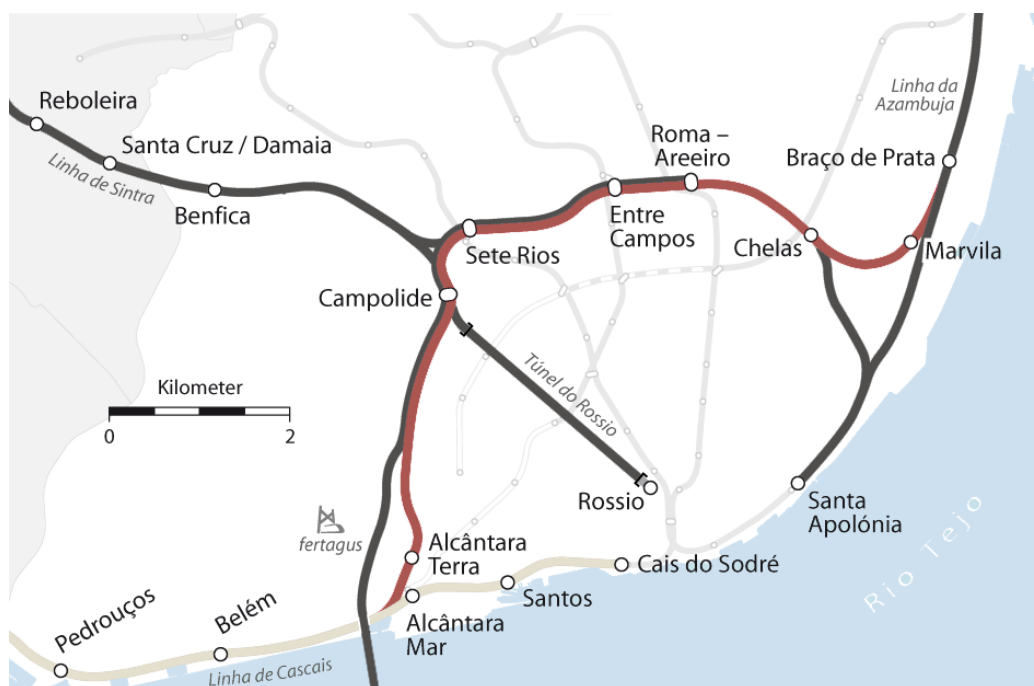


Fig. 84 Mapa da rede CP e Fertagus
(Fonte: Maximilian Dörrbecker, adaptado)

Actualmente, encontra-se em curso a fase final da privatização da linha de Cascais, através de uma subconcessão a uma entidade privada, garantindo, contudo, a propriedade do Estado sobre este troço. Esta subconcessão surge pela urgência de modernizar a linha, encargo que o Estado não está preparado para assumir, dada a conjuntura económica actual. A modernização da mesma compreende a substituição da via, sinalização e material circulante. *“Uma das escolhas fundamentais será o tipo de carruagens a utilizar. O governo ainda não sabe se vai optar por carroçaria pesada, ou carroçaria ligeira, com comboios mais pequenos e rápidos.”*¹⁶⁵ O sucesso desta iniciativa funcionará como projecto piloto para futuras privatizações,

¹⁶⁴ *Idem*, p. 99

¹⁶⁵ [HTTP://SINFB.PT/CP-LINHA-DE-CASCAIS-PRIVATIZADA-ESTADO-FICA-PROPRIETARIO-E-FAZ-SUBCONCESSAO/](http://sinfb.pt/cp-linha-de-cascais-privatizada-estado-fica-proprietario-e-faz-subconcessao/)

e segue de certa forma a lógica de exploração do transporte público estudada no capítulo I-3.2 (p. 42).

O Plano de Urbanização de Alcântara aborda, ainda, a discussão do impacto do comboio de carga e tráfego de pesados na frente ribeirinha do bairro. Como alternativa ao pesado fluxo provocado por estes modos, é proposta a utilização da Av. Brasília, via paralela à Av. da Índia, como percurso alternativo para as viaturas pesadas. Apesar das suas vantagens no contexto viário de Alcântara, tal iniciativa obriga a um estudo sobre o seu conflito com outras zonas, como é o caso do Cais do Sodré, local de intensa presença viária, que interessa ter em conta, dada a importância que o plano estabelece na redução do automóvel no centro da cidade. Por outro lado, aliada a esta última moção, resta compreender se este plano contempla uma eficiente estrutura de estacionamento públicos, que responda à procura que os transportes de acesso ao centro da cidade irá exigir, visto que o relatório apenas se foca na oferta de estacionamento para os residentes.

Por último, neste plano de urbanização, não se compatibilizam as diversas estratégias de gestão e ordenamento urbano, fruto de um potencial lucro das entidades investidoras envolvidas, o que poderá resultar num conflito da própria execução do plano. Desta forma, parece claro que a grande discussão reside na sua viabilidade, por existirem, simultaneamente, entidades privadas às quais foram concedidas diferentes sectores de território. Contudo, muitas das deliberações competem à *Refer*, o que inviabiliza a reestruturação dos canais ferroviários.

2. ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO

“Alcântara continua sem um plano urbanístico em vigor que enquadre e garanta a reconversão programada do tecido e a coerência urbanística.”¹⁶⁶

O plano desenvolvido neste projecto advém de uma profunda reflexão, que se estende não apenas em teoria mas também à essência prática, revelada pelo contexto actual da zona. Para o efeito, a proposta é resultado da urgente intervenção, várias vezes defendida ao longo deste trabalho, podendo ser sintetizada nas iniciativas abaixo:

- Alcântara - Nó agregador da cidade e arredores:

A sua favorável localização em relação à restante cidade, associada ao cruzamento dos principais eixos viários, permite tirar partido de Alcântara como um *nó* de acessibilidade. Através de uma redefinição dos circuitos viários, procura-se consolidar o tecido urbano, garantindo uma eficaz relação do bairro com a cidade.



Fig. 85 Principais polos de ligação à escala da cidade
(Fonte: Autor)

¹⁶⁶ PORTAS, DOMINGUES E CABRAL, NUNO, ÁLVARO E JOÃO: *Op. Cit.*, p. 299

– Ponto de interface:

Desde 1992¹⁶⁷ que é estudada a implementação de um interface multimodal e, até hoje, essa iniciativa evidencia-se pelo aumento da preferência por este meio de transporte e, consequentemente, da oferta. A confluência dos diversos modos obriga a que o estudo do transporte público seja incorporado com o plano estruturador, no sentido de relocar os pontos de transbordo em locais estratégicos e de acordo com a viabilidade das operadoras de transporte. Pretende-se, por isso, garantir uma estrutura de transportes de qualidade, ao abrigo das necessidades da população residente e pendular. Estes melhoramentos procuram gerar fluidez no transbordo, facilidade de circulação, conforto, segurança,¹⁶⁸ e visam, simultaneamente, dissuadir a recorrente utilização da viatura particular.

– Uma *porta* de Lisboa:¹⁶⁹

A presença de ligações rodoferroviárias, como é o caso da Av. da Índia e da Ponte 25 de Abril, o Eixo N/S (rodoviária) ou o rio Tejo (fluvial), caracteriza Alcântara como um dos principais pontos de acesso à cidade. Se se associar esta característica à iniciativa anterior (Ponto de interface), Alcântara pode tornar-se num dos mais dinâmicos interfaces da cidade, congregando uma múltipla oferta de acessos e modos de transporte.

– Regeneração da vivência de bairro:

Através de um programa de reaproveitamento dos lotes industriais, juntamente com a reabilitação ou criação de espaços públicos, será possível regenerar a vivência local. Pretende-se com estas intervenções estabelecer uma lógica que, simultaneamente, promova uma oferta mista de usos focada nas necessidades dos moradores e da população pendular.

– Privilegiar a pedonalidade:

A reestruturação de espaços públicos, associados aos pontos de paragem dos transportes públicos e do interface, vem permitir a implementação de uma rede pedonal de qualidade, que estimule as deslocações pedonais do dia-a-dia, em detrimento do uso do automóvel.

¹⁶⁷ ESTUDOS REALIZADOS PELA HIDROTÉCNICA PORTUGUESA

¹⁶⁸ STANISLAU, TERESA: *Op. Cit.*, p.6

¹⁶⁹ VER: **ERROR! REFERENCE SOURCE NOT FOUND.** (p. 74)

– Ligação com o rio Tejo:

A realização de uma adequada apropriação das zonas contíguas à Doca de Sto. Amaro (conjunto industrial), promove a ligação de proximidade com a frente ribeirinha. Adicionalmente, a remoção da barreira física da linha de Cascais e do viaduto sobre essa mesma via, estimula uma *limpeza* da paisagem urbana na frente sul de Alcântara.



Fig. 86 Doca de Sto. Amaro
(Fonte: Autor)

– Alcântara como pólo gerador de atractividade:

O plano estruturador permite que seja feita uma reflexão da organização do território e, neste sentido, ao estimular-se a apropriação do espaço público, quer por parte dos moradores quer pelos visitantes, deve estar subjacente uma oferta atractiva de usos que contrarie a obsolescência destes espaços. Por essa razão, a estratégia aprofunda a introdução de um novo conjunto de áreas relacionadas com a lógica da convivência social. Pela análise desenvolvida na caracterização da freguesia,¹⁷⁰ Alcântara carece de equipamentos associados à cultura e lazer como forma de complementar a estrutura educativa existente: a junta de freguesia, as actividades locais e o ócio da população. No contexto da cidade, a criação deste pólo vem produzir um efeito de atracção como forma de captar investimento e população de outras zonas, dotando a freguesia de novos atributos, capazes de contrariar a resiliência à mudança que se vinha a verificar nos últimos anos.

¹⁷⁰ CAPÍTULO II-2. (p. 69)

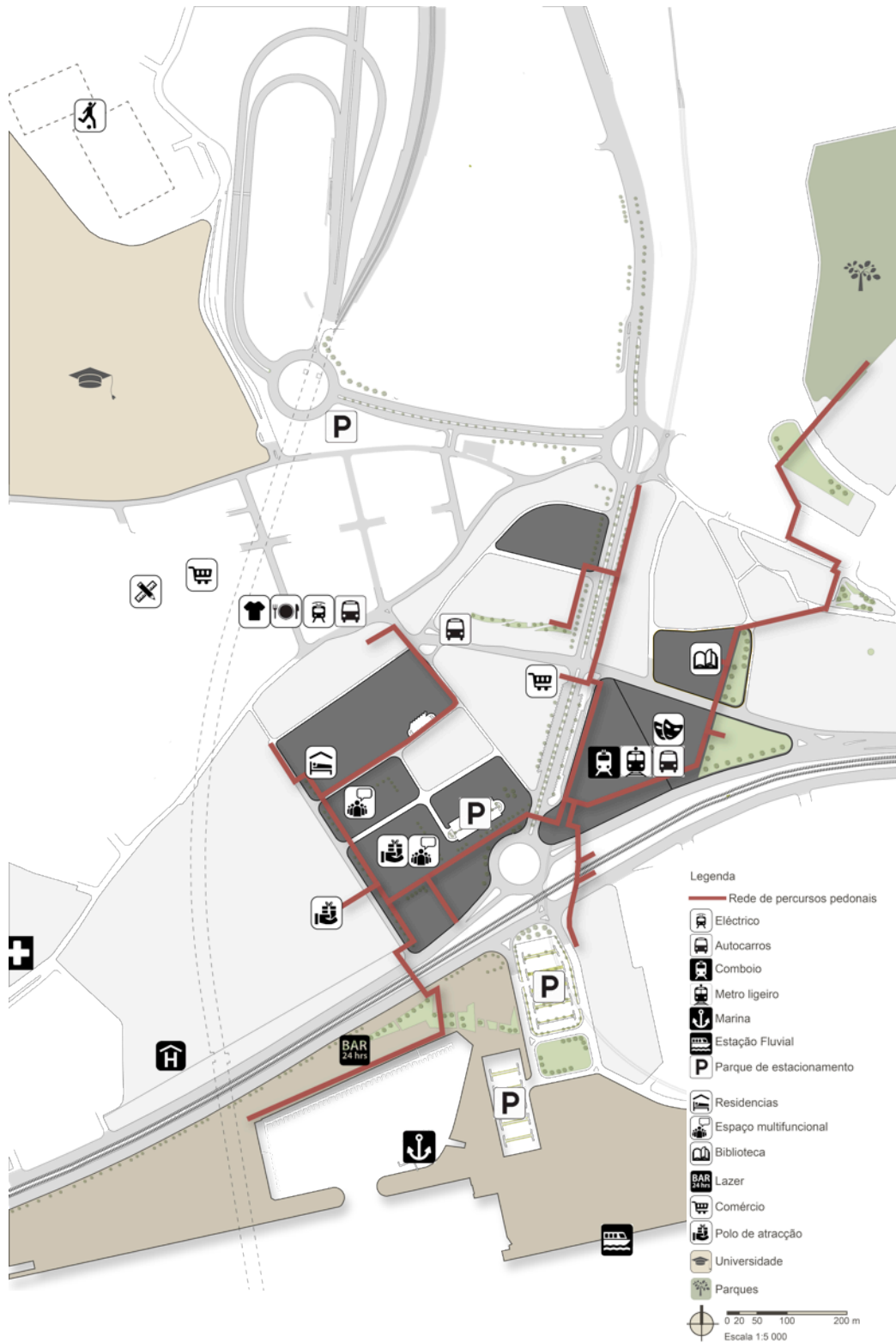


Fig. 87 Proposta dos principais polos atractivos
(Fonte: Autor)

– Espaço de permanência como alternativa a local de passagem:

Foi várias vezes falado que, actualmente, Alcântara se assume mais como um local de passagem do que de permanência. O conjunto de iniciativas anteriormente descritas procuram promover a afluência de população e valorizar o carácter de permanência que o bairro propicia.

No desenho do novo plano urbano, esta síntese vem assumir as directrizes fundamentais para a concepção de uma solução, que abranja os diversos conflitos actuais. Esta resposta expressará um novo argumento de coesão urbana para Alcântara, através de um processo de organização do sistema de transportes públicos, de redefinição de traçados, de programação e atribuição de novos usos para as áreas inutilizadas e de implementação de uma rede razoável de espaços públicos.

2.1 PLANO URBANO

A concepção do plano urbano baseia-se nas directrizes defendidas no Plano de Urbanização de Alcântara,¹⁷¹ através do qual foi feito um levantamento das disposições de desenho urbano, que consagrassem as iniciativas estabelecidas na estratégia.¹⁷²

ESTRUTURA VIÁRIA PRINCIPAL

Neste plano propõe-se a implementação de alternativas de circuito viário, face ao desenho actual. Na proposta de Manuel Fernandes de Sá são definidas duas novas rotundas, a primeira, inserida no acesso à Ponte 25 de Abril junto ao conjunto habitacional da Quinta do Jacinto (lado norte de Alcântara) e, a segunda, no cruzamento deste acesso com a Av. de Ceuta. Este desenho é reproduzido no plano urbano desenvolvido, pois ao nível da gestão do tráfego vem facilitar a fluência das circulações viárias que atravessam a freguesia e se destinam a outras zonas da cidade, mas ao mesmo tempo, permitem um melhor e mais flexível conjunto de fluxos dentro do próprio bairro.

Actualmente a Av. de Ceuta, local onde se propõe a implantação de uma nova rotunda, é um dos principais pontos de confronto em termos viários, onde diversos eixos se cruzam (acessos à travessia do Tejo, vias de acesso ao leste e ao norte de Lisboa, além dos arruamentos de índole local) e que apenas são regulados por sinalização luminosa. Assim, ao abrigo do *PUA*, propõe-se: a implantação de uma rotunda com três vias de circulação, sendo

¹⁷¹ CAPÍTULO III-1.1 (p. 76)

¹⁷² CAPÍTULO III-3. (p. 83)

que os veículos que circulam no eixo da Av. de Ceuta (sentidos norte e sul) podem atravessar este *nó*, no sentido de atenuar o trânsito subjacente às restantes saídas.



Fig. 88 Proposta da rede rodo e ferroviária
(Fonte: Autor)

A rotunda criada no local de acesso à ponte acompanha a lógica e dimensões da anterior e estabelece uma ligação directa com o isolado núcleo habitacional da Qta. do Jacinto e, consequentemente, com a parte norte da Av. de Ceuta. Contudo, é descartada a junção ao delicado ponto de comunicação, entre a estrada do Alvito e a Calçada da Tapada, mantendo-se o parque de estacionamento público, nesta zona (junto ao pilar da ponte).

Na continuidade da Av. de Ceuta para sul é possível aceder à Doca de Sto. Amaro através do viaduto que transpõe a linha férrea, construído na década de 70. Essa infraestrutura, que seria temporária e que se manteve até hoje, incompatibiliza-se com o circunscrito traçado viário e traduz, igualmente, um conflito visual entre a frente sul de Alcântara com a zona portuária. Com a remoção deste viaduto, pretende-se complementar a estrutura em sentido circular, imposta a norte, como forma de criar uma conformidade na rede dos traçados viários desta zona. O desenho da rotunda rege-se, novamente, pelo dimensionamento das acima descritas. Apesar da proximidade desta proposta com a via férrea, o seu posicionamento permite um acesso directo à Av. Brasília e às Docas, e vice-versa, através de uma abertura que atravessa a via férrea. Dada a necessidade de modernização da linha de Cascais, a sua substituição por um metro de superfície, assegura o funcionamento destes dois sistemas.

Esta rede de pontos circulares vem estimular um melhor funcionamento da circulação local e transitória, incorporando uma fluidez no trânsito, uma segurança do pedestre e, sobretudo, uma redução da velocidade dos veículos neste importante nó.

Em suma, esta acção surge como resposta às importantes premissas de relacionar Alcântara com a restante cidade de Lisboa, promovendo uma vivência de bairro e impulsionando a criação de novas atractividades e actividades

REDEFINIÇÃO DO LARGO DO CALVÁRIO

O Largo do Calvário insere-se no importante argumento exposto na estratégia de intervenção, que retrata a regeneração da vivência de bairro. Este largo está associado a uma dupla relação entre usos mistos e transportes, motivo pelo qual se evidencia como principal ponto de convergência de moradores e população pendular. Na redefinição desta estruturante zona da freguesia pretende-se valorizar a identificação de espaço público e, ao mesmo tempo, organizar o seu sistema de transportes. Para tal, é estruturado neste plano que passe a existir uma comunicação mais evidente entre o Calvário e o vizinho Largo das Fontainhas, que permita uma distribuição dos cerca de 22 circuitos de transportes,¹⁷³ pelas duas áreas reduzindo assim a

¹⁷³ AUTOCARROS: 714, 720, 727, 732, 738, 742, 751, 756, 760; ELÉTRICOS: 15 E 18

excessiva confluência de autocarros e eléctricos e, simultaneamente, oferecer mais área

Fig. 89 Esquema síntese do sistema de transportes, Largo do Calvário-Largo das Fontainhas
(Fonte: Autor)

destinada ao pedestre. A nova configuração do Largo do Calvário rejeita as numerosas intersecções viárias como forma de libertar mais espaço associado à vivência local.



Acedendo ao Largo das Fontainhas pela Rua Fradesso da Silveira (Av. 24 de Julho), no sentido nascente-poente, subdivide-se o eixo viário em 2 vias: a central, de acesso ao Calvário, é exclusiva a transporte público, obrigando as restantes viaturas a circular (em sentido anti-horário) pela 2ª via, à direita, contornando uma nova *ilha*, onde se implementa um ponto com corredor exclusivo de paragem para as carreiras que chegam a este local pela Av. 24 de Julho (720, 732 e 760). Os veículos não afectos ao transporte público de passageiros deverão contornar esta paragem e poderão reentrar no eixo principal que dá acesso ao Lg. do Calvário, ou optar pelas restantes vias que se conectam ao Lg. das Fontainhas.¹⁷⁴ Este sistema de *ilha* repete-se no sentido oposto para as mesmas carreiras e é também acompanhado de uma via secundária destinada aos veículos particulares.

No Largo do Calvário são propostos novos perfis de via, com a mesma cota do lancil, como instrumento de reafirmação do espaço público neste local. Os sentidos e condicionamento de vias mantêm-se, mas o circuito é concentrado num único eixo à face norte do largo. Assim, define-se a circulação dos transportes numa linha de dois sentidos, que permite o ponto de paragem em lados paralelos, para o sentido Lg. das Fontainhas-Rua 1º de Maio, junto ao quarteirão de habitação (norte) e, no sentido oposto, introduz-se uma área destinada ao

¹⁷⁴ RUA FONTAINHAS, RUA RODRIGUES FARIA E RUA COZINHA ECONÓMICA

transbordo dos passageiros. Junto a esta paragem, no mesmo sentido, desvia-se o trânsito leve para uma faixa, separada dos corredores exclusivos que cede a passagem aos transportes públicos e impõe uma velocidade máxima de 30 km/h.



Fig. 90 Praça de Jaude em Clermont-Ferrand, França
(Fonte: <http://commons.wikimedia.org>)

A lógica implementada no Calvário baseia-se na proposta da Praça de Jaude em Clermont-Ferrand, França, onde foi criado *“um sistema integrado de transporte público e privado permitindo um reequilíbrio da estrutura viária”*¹⁷⁵. Esta nova configuração no Largo do Calvário permite: maximizar o espaço público em mais de 50% da área anteriormente disponível, valorizar a circulação e acessibilidade pedonal, redefinir e hierarquizar os percursos viários, estabelecer uma prioridade ao transporte público, simplificando os transbordos, mas principalmente, salvaguardar um local de permanência que promova a convivência social. O novo pavimento contíguo às antigas cavaliças e dependências da criadagem do Paço Real de Alcântara (lado nascente), é regularizado e preenchido com arborização e pontual mobiliário urbano, promovendo uma nova apropriação de espaço público, articulada com os espaços comerciais subjacentes.

¹⁷⁵ ALMEIDA, VERA SANTOS: *Op. Cit.*, p. 32

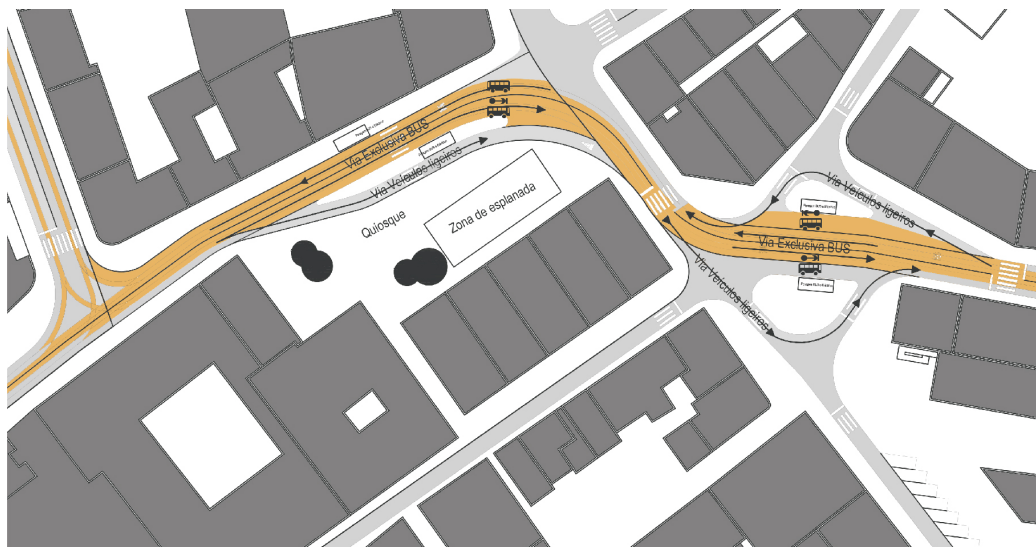


Fig. 91 Proposta de reformulação do Largo do Calvário
(Fonte: Autor)

CONSOLIDAR O TECIDO URBANO

Na abordagem à transformação das áreas a consolidar em Alcântara é relevante referir que, nos últimos anos, grande parte do Vale de Alcântara foi alvo de inúmeros loteamentos destinados à construção, deixando pouca margem para abrir a frente ribeirinha ao bairro. De grande potencial imobiliário, o núcleo industrial, junto à Av. da Índia, é actualmente um dos poucos espaços existentes, que poderá garantir uma ligação mais evidente com o rio Tejo. A presente fase desta proposta tem por base o sucesso de todos os casos de estudos referidos no estado da arte¹⁷⁶. Os mesmos têm em comum a construção de uma relação directa com o rio através da criação de espaços de permanência e lazer.



Fig. 92 Edifício da Sidul
(Fonte: João Pereira da Silva)

A integração deste núcleo no plano pretende fomentar uma lógica de regeneração e agregação com o restante bairro, através da criação de espaços públicos em rede e implantação

¹⁷⁶ CAPÍTULO I (p. 4)

de um pólo gerador de actividade económica, associado a espaços multifuncionais de carácter empresarial e habitacional.

Nesta intervenção é mantido o complexo da Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense, onde hoje funciona a *LX Factory*, importante ponto de atracção para Alcântara. O lote no qual é proposta uma intervenção de fundo localiza-se entre a *LX Factory* e a Rua Cozinha Económica, onde actualmente a maioria edifícios já se encontram demolidos, com excepção do edifício principal do Complexo Fabril da Sidul, localizado junto à Av. da Índia.

A intervenção nestes espaços intersticiais, abandonados, desenvolve-se numa nova malha que subdivide o grande lote em áreas de menor dimensão, facilitando assim a implantação de uma grelha de novos arruamentos com o objectivo de estabelecer uma relação directa com as áreas envolventes. Neste sentido, o troço que cruza com a Rua Rodrigues Faria e a Rua 1º de Maio é aberto até à Av. da Índia, junto à *LX Factory* de forma a promover uma conexão mais evidente com a Doca de Sto. Amaro. Este mesmo enfiamento é interceptado por duas novas ruas no sentido nascente-poente, facilitando o acesso tanto ao local do novo interface (Av. de Ceuta) como à *LX Factory*.

No caso de sucesso da *Villa Olímpica*, em Barcelona,¹⁷⁷ procurou-se eliminar as barreiras físicas criadas pelo conjunto industrial obsoleto, complementar a morfologia urbana numa lógica contemporânea e dividir todo o conjunto em unidades de menor dimensão, como forma de controlo e diversidade das propostas a implementar.

Tendo como ponto de partida o caso de estudo referido, são propostos novos quarteirões para a antiga zona industrial; a implantação dos mesmos tem também em conta as relações do público-privado. Procurando estabelecer uma lógica de percursos e vistas, integrada na morfologia urbana actual e funcionando como mediador entre o Lg. do Calvário e a frente ribeirinha.

Ao nível do conteúdo programático, a proposta tem por base o caso de estudo de *Battery Park City*, em Nova Iorque, no qual se definiu uma sectorização de funções relacionadas entre si, e que agregam uma rede de espaços públicos. Neste sentido, procurou-se implementar diferentes funções, para as áreas a consolidar. Partindo de uma análise sensitiva do local, conclui-se que existe uma carência de espaços de lazer e verdes; como tal, a proposta incide em espaços multifuncionais que suprimam a mesma. No caso das áreas verdes reinterpreta-se a iniciativa de *Battery Park City*, conectando estas com praças propostas e zonas de lazer existentes, enfatizando polos de entretenimento e recreação.

¹⁷⁷ CAPÍTULO I-2. (p. 28)

Nos quarteirões sobranceiros na Av. 24 de Julho, a proposta debruça-se num conteúdo programático cultural e comercial. Na área, delimitada pela Travessa Baluarte e Rua do Arco a Alcântara, propõe-se um centro cultural com biblioteca, dada a carência manifestada pela freguesia. É de ressaltar o importante cuidado com a relação dos edifícios adjacentes e a própria morfologia do espaço, sendo que é mantida e reabilitada a fachada poente que encerra este lote. Já no quarteirão que faz fronteira com a Av. da Índia e, dada a sua importância estratégica ao nível do lugar, é criado o grande interface de Alcântara, no qual são agregadas funções comerciais próprias de uma infraestrutura desta envergadura, e um auditório que complementa o edifício cultural proposto.

Em síntese, esta última grande etapa, de consolidação de tecidos, promove a relação com a cidade gerando dois núcleos de actividades que se relacionam com a malha envolvente, promovendo as vivências de bairro e atraindo novos visitantes. A necessidade desta consolidação é enfatizada pela introdução da grande infraestrutura do interface, incentivando a permanência da população pendular, e não apenas a sua passagem pontual.

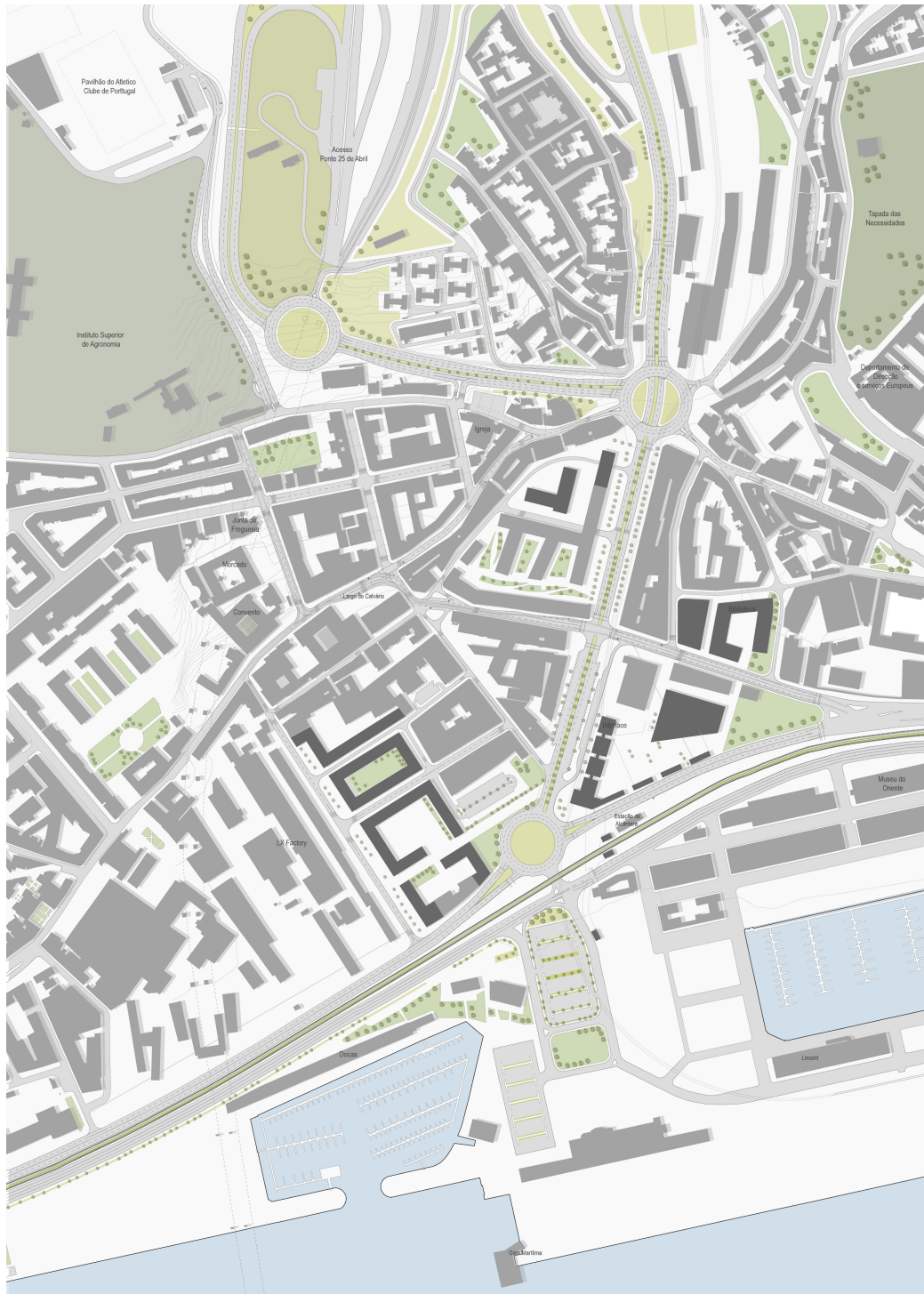


Fig. 93 Plano de estrutura
(Fonte: Autor)

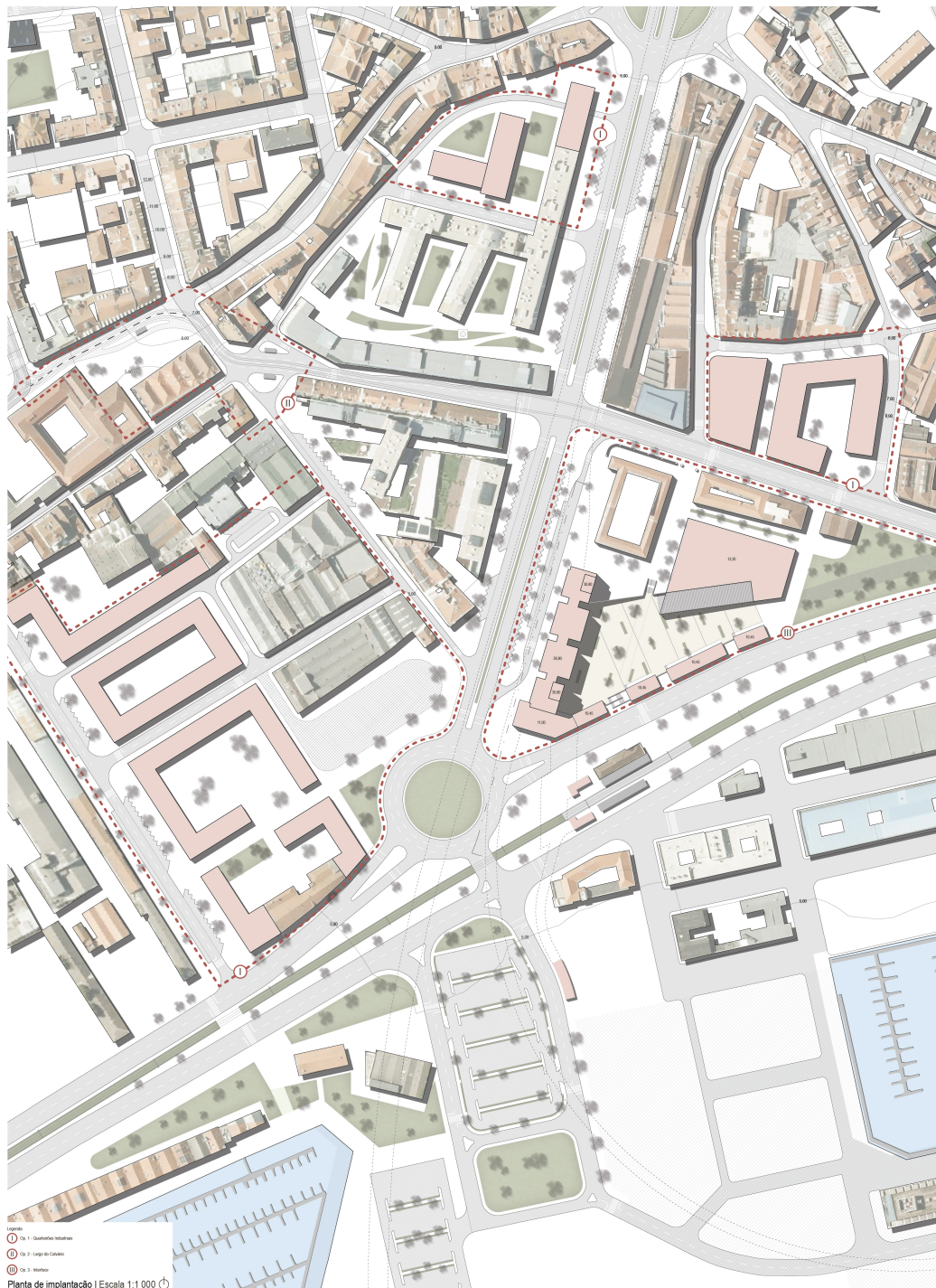


Fig. 94 Planta de implantação e zonas de operação
(Fonte: Autor)

3. O INTERFACE

Tendo em conta a eminente necessidade da revitalização dos transportes no contexto urbano de Alcântara, a proposta incide numa profunda reflexão do interface enquanto elemento regenerador da acessibilidade e do lugar onde se insere.

Ao nível da acessibilidade, torna-se evidente a primordialidade da ligação das duas estruturantes linhas ferroviárias¹⁷⁸ como é apresentado no Plano de Urbanização de Alcântara. Contudo, esta operação baseia-se na fusão das duas linhas, encerrando o troço Alcântara-Mar/Cais do Sodré, o que representaria um conflito na integração da freguesia com o centro da cidade de Lisboa. Nesta proposta, pretende-se exaltar a relação com a cidade, como tal, opta-se por fundir o ponto de transbordo destas duas linhas, numa única infraestrutura. Tal apenas é possível através de um conjunto de alterações no desenho actual das mencionadas ferrovias.

No caso da linha de Cintura Interna, que termina na Estação de Alcântara-Terra, propõe-se o enterramento da mesma no final do túnel ferroviário do Vale de Alcântara até ao complexo da *Liscont*. Esta solução apenas é exequível porque o caneiro existente ao longo do vale dista, maioritariamente, cerca de 4 metros do túnel proposto, como é possível comprovar no corte apresentado abaixo.



Fig. 95 Corte pelo Interface e sua envolvente
(Fonte: Autor)

Para facilitar o transporte de mercadorias e a separação do transbordo de passageiros, a estação prevê 3 linhas de chegada de comboios, sendo que uma é exclusiva da *Liscont*. A mesma continua o seu percurso até ao terminal portuário, onde vem à superfície para situações de carga e descarga, permitindo o encerramento da linha de carga à superfície, responsável pela obstrução da relação directa com a frente ribeirinha ao longo da Av. Brasília.

Com a substituição do comboio da linha de Cascais por um metro de superfície, dá-se a possibilidade de criar uma maior relação com o rio, valorizando os cruzamentos transversais. Esta solução só é possível pois o metro de superfície não necessita de gares sobre elevadas e viaja a uma velocidade menor, podendo inserir-se num eixo ajardinado como forma de revitalizar

¹⁷⁸ LINHA DE CINTURA INTERNA E LINHA DE CASCAIS

e evidenciar a presença desta linha ao longo do seu circuito. Esta iniciativa foi recorrentemente aplicada nos projectos da linha de metro ligeiro na cidade do Porto.

Para chegar à união desta duas linhas num só ponto de transição torna-se necessário reabilitar e adaptar a actual passagem inferior de Alcântara-Mar, como forma de integrar a nova gare subterrânea de Alcântara-Terra. Tendo por base a importância deste interface na cidade, é pertinente, nesta proposta, oferecer um conjunto funcional associado a este recém-criado nó intermodal.

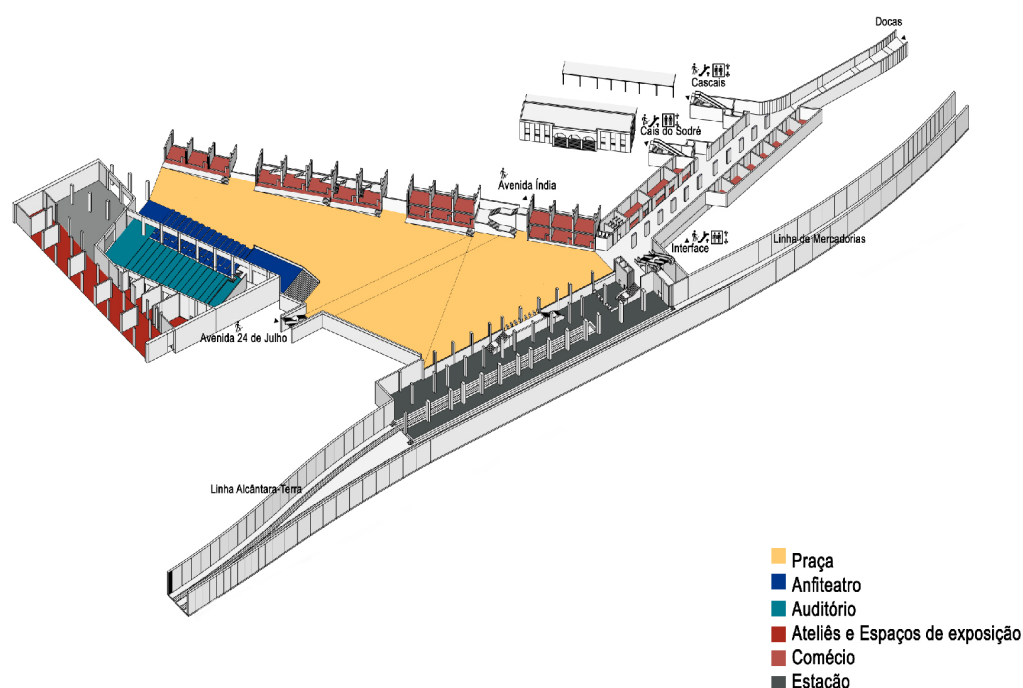


Fig. 96 Axonometria de funções
(Fonte: Autor)

O conteúdo programático desta parcela prevê: um edifício de escritórios multifuncional, na zona de implantação da gare subterrânea; um conjunto de espaços comerciais adjacentes a uma grande praça proposta, e à passagem subterrânea; um novo auditório e anfiteatro que promovem a transição entre esta praça e o novo centro cultural proposto e, por último, um grande espaço verde ao qual se encontra anexada uma pré-existência de arquitectura industrial que será reabilitada e funcionará como cafetaria.

Esta proposta tem como grande preocupação a relação de todo o edificado proposto com o espaço público, privilegiando as zonas de permanência e dotando a freguesia de um novo lugar de lazer e convivência social. Para tal, o desenho deste espaço público foi cuidadosamente trabalhado, tendo em vista a relação com as diferentes cotas dos arruamentos onde se insere, e as diversas cercas do edificado pré-existente e proposto. Deste modo, destaca-se a criação da

praça rampeada que integra os diferentes elementos propostos neste local. Este novo grande espaço inicia-se à cota da passagem pedonal subterrânea e termina na cota de rua, onde se encontra localizado o espaço verde proposto. Recorrendo a uma inclinação de 5%, foi possível garantir a agregação deste espaço com os equipamentos que lhe estão associados e, assim, a praça assume um carácter de espaço público aliado ao serviço da estação e ao pólo cultural, integrando um anfiteatro que se agrupa ao edifício do auditório. A associação de todos estes usos vem estimular uma coesão social actualmente pouco evidente no contexto urbano de Alcântara.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O tema deste trabalho é resultado de uma observação crítica relativamente ao estado actual em que se encontra o bairro de Alcântara. O brusco dismantelamento do seu núcleo industrial e a introdução de pesadas infraestruturas de carácter rodoferroviário originaram uma descaracterização deste lugar até aos dias de hoje. As sucessivas tentativas que consolidassem uma nova dinâmica urbana para a freguesia não chegaram a ser concretizadas e, como tal, “[...] *Alcântara continua sem um plano urbanístico em vigor que enquadre e garanta a reconversão programada do tecido e a coerência urbanística.*”¹⁷⁹

Foi pretensão estudar de que forma seria possível restabelecer, em Alcântara, um raciocínio orientado, não só para a população em geral mas, sobretudo, para os seus residentes, capaz de criar uma nova identidade para este lugar carregado de potencialidades.

Este trabalho, começa por enquadrar o conceito de bairro no contexto da cidade, motivo pelo qual se desenvolve uma análise do impacto deste à escala da cidade. Como tal, foi possível estabelecer que toda a estrutura que pressupõe a fisionomia de um bairro só existe por, inerentemente, estar inserida num contexto urbano e social. Por sua vez, a cidade exprime um conjunto de bairros disposto ao longo de um universo territorial e em rede. Através desta relação interdependente determina-se que intervir à escala do bairro é intervir na cidade, razão pela qual qualquer operação correspondente à intervenção do território, tem consequências tanto para o bairro como para a cidade.

Pela análise sensitiva desenvolvida em relação ao bairro de Alcântara, foi possível aferir que grande parte da área sobranceira da actividade industrial revela um vazio urbano, desconectado da lógica organizacional deste lugar. Por outro lado, o conjunto de infraestruturas de natureza viária, contribui para uma desagregação dos espaços urbanos de Alcântara e, obstrui, consequentemente, a possível coesão de toda a área à escala local e social. Deste modo, Alcântara caracteriza-se como um lugar semi-consolidado face a outras freguesias e, por isso, foi imperativo compreender quais as soluções e condutas adoptadas noutros casos semelhantes, como fundamento para o novo raciocínio implementado no caso de estudo deste trabalho.

Com efeito, a avaliação da metodologia adoptada em *Zuidasdok* (Amesterdão) e *Thames Gateway* (Londres),¹⁸⁰ teve por base a criação de um plano abrangente que procurou

¹⁷⁹ PORTAS, DOMINGUES E CABRAL, NUNO, ÁLVARO E JOÃO: *Op. Cit.*, p. 299

¹⁸⁰ CAPÍTULO I-1.1 (p. 10)

integrar estas áreas com a restante cidade, numa lógica urbana de coesão e funcionalidade. No que respeita a regeneração de tecidos industriais obsoletos, foi necessário aprofundar casos de estudo mais específicos e, como tal, neste trabalho, fez-se uma abordagem aos seguintes projectos: *Inner Harbor (Baltimore)*; *Battery Park City (Nova Iorque)*; *Docklands (Londres)* e ainda a *Villa Olímpica de Poblenou (Barcelona)*. Embora exemplos com escalas completamente distintas do caso de Alcântara, é possível compreender que a importância de uma nova identidade pensada para estes espaços, outrora industriais, aliada à exploração das suas potencialidades, permitiu regenerar o contexto destes fragmentos de cidade, através de uma lógica urbana de agregação e impulsionadora de novas centralidades. Curiosamente, estes casos analisados, por se inserirem em zonas de rio ou mar, reflectiram um raciocínio de projecto que exalta a incorporação destas estruturas na paisagem urbana.

Igualmente, no estudo dos casos acima referidos, foi possível verificar a comum preocupação na associação de transportes públicos à regeneração destes espaços por consolidar. Com a análise dos interfaces em rede de Madrid, das experiências de agregação ferroviária em *Lyon*, da conjugação dos diversos modos de transporte na estação de *Ashford*, da renovação do interface de *Manchester Piccadilly* e de todo o planeamento de transportes para o interface de *Stratford City*, compreendeu-se que, no contexto da consolidação do tecido urbano, a associação do sistema de transportes deve basear-se na reconexão dos eixos de transporte público, criando assim, uma grande infraestrutura agregadora dos mesmos, o interface.

Com base neste levantamento de fundo, foi possível estabelecer uma nova solução que contrariasse a actual e prolongada estagnação de Alcântara. Dada desta situação, tornou-se pertinente reconectar Alcântara com a cidade, repensando as suas relações de bairro e a sua actual natureza pendular. No seu visível conjunto de espaços sobrantes por consolidar e a sua carência de espaços de permanência, evidenciou a necessidade de promover um maior aproveitamento destas áreas e, na procura de um melhor desempenho da regeneração urbana desta zona, foi repensada a rede de transportes públicos e criado simultaneamente, um grande interface.

O desenvolvimento desta proposta de intervenção, tendo por base uma adaptação das directrizes do Plano de Urbanização de Alcântara, procurou um processo que reduzisse os conflitos viários, de transportes e de vazios urbanos que, actualmente, reduzem o carácter da freguesia a mero local de passagem. O mesmo plano, ao estabelecer uma reestruturação do principal traçado viário e uma reorganização do sistema de transportes permitiu desde logo aliviar a pressão provocada por estes eixos estruturantes de circulação. Assim, pôde-se

privilegiar uma nova lógica de circulações pedonais, à escala do bairro, que estimulem o carácter de permanência há muito extinto em Alcântara.

Contudo, a falta de espaços públicos e simultânea oferta de usos, com os quais os moradores se pudessem identificar, resultaria no fraco sucesso desta rede pedonal. Como tal, neste trabalho, a requalificação do Largo do Calvário e preenchimento das suas contíguas áreas industriais, permitiram dar lugar a uma rede de espaços públicos, aos quais podem ser associados novos programas de carácter misto e assim potenciar investimento nesta freguesia de Lisboa.

No caso da requalificação do Largo do Calvário, foi possível devolver a centralidade deste lugar através da reorganização dos circuitos de transporte público, que nele circulam, e o simultâneo condicionamento do trânsito automóvel, facilitou-se a extinção do caos responsável por fracturar este importante ponto da freguesia. Com a legibilidade da rede pedonal e as alterações ao nível da rede viária principal, foi possível restabelecer uma relação mais directa entre Alcântara e o rio Tejo.

A introdução do interface que agrega os pontos de paragem de Alcântara-Mar e Alcântara-Terra, possibilitou não só melhorar a acessibilidade ao centro, mas também, assegurar uma maior coesão da rede de transportes que transitam no perímetro da freguesia. Assim, pode-se afirmar que através desta proposta, Alcântara fica composta por dois claros pontos de transbordo: o Largo do Calvário e o Interface de Alcântara-Mar/Terra. A zona onde se insere este interface (quarteirão das antigas Oficinas e Armazéns Gerais da CML), passa a ter um significado de referência para os seus utentes e, por essa razão, esta infraestrutura integra um espaço público ao qual se associa um conjunto de programas relacionados com o carácter de permanência que se pretende neste espaço. Estes programas estabelecem uma diversidade de usos no lugar e estimulam, também, uma coesão com a restante parte já consolidada da freguesia. A proximidade à frente ribeirinha vem promover, igualmente, uma utilização mais activa do espaço público no interface e, ao mesmo tempo, vem facilitar um acesso mais rápido à Doca de Sto. Amaro.

Esta regeneração, segundo um plano que teve por base a lógica aplicada no Plano de Urbanização de Alcântara, procurou agregar as diferentes dinâmicas urbanas que compõem a freguesia. Sem este, não seria possível dominar os factores responsáveis pela constante fragmentação local, nem favorecer e integrar esta freguesia no contexto da cidade. Esta proposta enfatiza o já presente carácter de Alcântara como uma *porta* de Lisboa, e por sua vez, viabiliza uma melhor e mais vincada coesão de vivências pensadas para a nova identidade do bairro. Assim, pode-se concluir que, a reestruturação do sistema de transportes, um

planeamento focado sobretudo na reafirmação de Alcântara como lugar de permanência e a associação de um conjunto de novos programas que completem a oferta actual, possibilitam, no seu todo, a regeneração do contexto urbano deste bairro e, a longo prazo, oferecem uma alternativa à estagnação urbana que se fazia sentir.

TOTAL DE PALAVRAS: 19.845

BIBLIOGRAFIA

- AIRES BA. Estratégias de Reabilitação Urbana, Caso de Estudo: Bairro dos Ferreiros. Universidade de Trás-Os-Montes e Alto Douro Escola de Ciência e Tecnologia; 2009.
- ALMEIDA VMDS. Espaços Públicos Associados a Interfaces de Transportes. Lisboa: Instituto Superior Técnico; 2009.
- AMOUZOU KD. Transporte na Cidade: Uma Análise Socioeconómica do Conceito de Deslocamento Urbano e dos Impactos dos Meios de Transporte Público Urbano. Rio de Janeiro (Brasil): RESET/COPPETEC; 2008.
- Architecture Today - issue 141, September. Train of Thought. 2003.
- Architecture Today - issue 68, May. Ashford. 1996.
- As Obras do Porto de Lisboa. O Ocidente 14. 1891.
- ASCHER F. Novos Princípios do Urbanismo. Livros Horizonte; 2012.
- AUGÉ M. Não-Lugares: Introdução a Uma Antropologia da Supermodernidade. Bertrand Editora; 1994.
- Avenida América. [Internet]. [cited 2014 Mar 03]. Available from: http://www.metromadrid.es/ES/VIAJA_EN_METRO/RED_DE_METRO/ESTACIONES/AVDAAMERICA.HTML.
- BARIONI A, FERREIRA WR. O Transporte Colectivo Urbano a partir do Conceito de Mobilidade Urbana Sustentável: Um Estudo de Caso em Ribeirão Preto. São Paulo (Brasil): Universidade Federal de Uberlândia; 2009.
- BARNHART C, LAPORT G. Handbook in Operations Research & Management Science: Transportation. 2007.
- BEROLINI L, SPIT T. Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Stations and their Surroundings. 1998.
- BERTOLINI L, SPIT T. Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Stations and their Surroundings. Taylor & Francis; 1998.
- BEY JMP, Joana Maria Seguí PONS. Geografia de Redes Y Sistemas de Transporte. Sintesis; 1999.
- BLASCO JA. Intervenir en la Ciudad Consolidada: La Villa Olímpica de Barcelona. Madrid (Espanha): Urban Networks; 2012.
- BLOW C. Transport Terminals and Modal Interchanges - Planning and Design. ArchitecturalL

Press; 2005.

BOHIGAS O. Îlots Presque Fermés et Rues Presque Corridors. 1973.

BORJA J, FORN M. Políticas da Europa e dos Estados para as Cidades. 1996.

BOYER A, ROJAT-LEFEBVRE E. Aménager Les Espaces Publics. Du Moniteur; 1994.

BRANDÃO P, REMESAR A. Design de Espaço Público: Deslocação e Proximidade. Centro Português de Design; 2003.

Building Design Partnership. Piccadilly Station Passenger Concourse. Architecture Today Nº 141. 2003.

CABALLÉ F. Desaparece El Bairro de Icária, Nace la Vila Olímpica. Revista Bibliográfica de Geografía Y Ciencias Sociales. 2010.

CABRITA AEV. A Urbanidade em Contexto de Modernidade - O Caso do Vale de Alcântara. Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa; 2005.

Canary Wharf Underground Station. [Internet]. [cited 2013 Novembro 24]. Available from: <http://www.fosterandpartners.com/PROJECTS/CANARY-WHARF-UNDERGROUND-STATION/>.

CANTACUZINO S. Re/ Architecture, Old Buildings/ New Uses. Abbeville Press Publishers, New York; 1989.

Classificação de Património. [Internet]. [cited 2014 May 10]. Available from: <http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/71938/>.

CRISTÓBAL C, ALDECOA J. Concepción de Terminales Estaciones de Autobuses Metropolitanos en Madrid. México: Seminário Internacional: La Integración Modal en Las Grandes Aglomeraciones Urbanas; 2002.

CRTM. Madrid 2007-2008. 2008.

CRTMC. Informe Sobre La Demanda en el Intercambiador de Avenida de América. 2007.

Decreto-Lei 1079.; 1914; Lisboa (Portugal).

DERBYSHIRE A, BROWN H. Urban Structure: Urban Planning and Public Transport. Construction Press; 1979.

FAISNSTEIN SS. Megaprojectos em Nova Iorque, Londres e Amsterdão. LSE CITIES. 2013.

FERREIRA AF. Lisboa 2020 Uma Estratégia de Lisboa para a Região de Lisboa. 2007.

FERREIRA VM. Modos e Caminhos da Urbanização de Lisboa; A Cidade e Aglomeração de Lisboa 1890-1940. 1986.

FLORES J. Planos de Salvaguarda e Reabilitação de «Centros Históricos» em Portugal. 2003.

- FRANÇA JA. Lisboa: Urbanismo e Arquitectura. Livros Horizonte; 2005.
- GOITIA FC. Breve História do Urbanismo. Editorial Presença; 2010.
- GOTLIEB C. Architecture et Projet Urbain en Espagne.; 1998; Paris (França).
- GROTENHUIS JW, BART WW, RIETVELD P. The Desired Quality of Integrated Multimodal Travel Information in Public Transport: Customer Needs for Time and Effort Saving. 2007.
- HERCULANO A. O Monge de Cister. Vol 1. Europa-América; 1981.
- High Speed - Our Stations. [Internet]. [cited 2013 Dec 02]. Available from: <http://highspeed1.co.uk/OUR-STATIONS>.
- HISTORY OF THE HARBOR. [Internet]. [cited 2014 Julho 04]. Available from: <http://waterfrontpartnership.org/HISTORY-OF-THE-HARBOR>.
- IMTT e GPIA. Colecção de Brochuras Técnicas/Temáticas: Interface de Transportes de Passageiros.; 2011.
- IMTT e GPIA. Directrizes Nacionais para a Mobilidade.; 2012.
- IMTT e GPIA. Guião Orientador: Acessibilidades, Mobilidade e Transportes Nos Planos Municipais de Ordenamento do Território.; 2011.
- IMTT e GPIA. Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Pólos (Geradores e Atractores de Deslocações).; 2011.
- IMTT e GPIA. Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes.; 2011.
- JANEIRO A. Processos de Reconversão Industrial - O Caso de Alcântara. Lisboa: Instituto Superior Técnico; 2011.
- LAMAS JRG. Morfologia Urbana. Fundação Calouste Gulbenkian; 2004.
- LDDC. LDDC Regeneration Statement. 1998 March.
- LEITE C, MARQUES JDC. Projectos Urbanos Em Antigas Áreas Industriais Degradadas: Um Novo Conceito de Urbanismo na Experiência 22@BCN de Barcelona. In: 3º Fórum de Pesquisa ; 2007; São Paulo (Brazil).
- LEWIS M. The Neighborhood and the Neighborhood Unit. Town Planning Review; 1954.
- LOMHOLT I. Stratford Regional Station. 2014.
- LYNCH K. A Boa Forma da Cidade. Edições 70; 2010.
- Lyon Light Rail System, France. [Internet]. [cited 2013 Mar 04]. Available from: <http://www.railway-technology.com/PROJECTS/LYON/>.
- Lyon Perrache. [Internet]. [cited 2013 Jul 23]. Available from: http://www.europeanparking.eu/cms/Media/Award%202011/cat1_Lyon%20Perrache_ppt.pdf.

- MARTINS RBP. A Construção da Cidade Pós-Quito: Interface de Transportes, Sete Rios, Lisboa. Lisboa: Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa; 2011.
- MATIAS A. O Transporte Ferroviário no Séc. XXI. Scarpa IMP.S.N.; 1999.
- Mayor of London. Interchange Best Practice: Guidelines 2009. Transport for London; 2009.
- MCCLAIN J. The London Docklands and Canary Wharf. 2007.
- Megajob Takes Foothold In Fill, New York City's \$1-Billion River Development Survives Snags. 1983.
- MURTEIRA H. Lisboa da Restauração às Luzes. Editorial Presença; 1999.
- NABAIS AM, RAMOS PO. 100 Anos do Porto de Lisboa. Administração do Porto de Lisboa; 1987.
- NEVES B. Habitação Lisboa/92. CML; 1992.
- Nick Derbyshire Design Associates. Ashford International. Architecture Today N° 68. 1996.
- NUNES PS. Construir no Construído: O Nó de Alcântara, Reconversão de Áreas Industriais: O Centro de Artes e Ofícios Lx Factory. Lisboa: Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa; 2012.
- Office for National Statistics. Mid 2012 Population Estimates for England and Wales. 2013.
- Perrache Confluence: Lyon-France. [Internet]. 2011 [cited 2013 Abril 14]. Available from: http://www.europeanparking.eu/CMS/MEDIA/AWARD%202011/CAT1_LYON%20PERRACHE_PT.PDF.
- PORTAS N. Notas Sobre a Intervenção na Cidade Existente, Sociedade e Território. 1985:8-13.
- PORTAS N, DOMINGUES Á, CABRAL J. Políticas Urbanas II - Transformação, Regulação e Projectos. Fundação Calouste Gulbenkian; 2011.
- PROENZA C. Battery Park City: An Urban Experiment. 2007.
- Programas Híbridos. Arquitectura e Arte Portugal. 2007:25.
- RIBEIRO P. A Avaliação das Políticas de Regeneração Urbana em Contextos Intraurbanos. 2012.
- RIBEIRO I, CUSTÓDIO J, SANTOS L. Arqueologia Industrial do Bairro de Alcântara. Edição da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa; 1981.
- RODRIGUES MJM. Boletim Cultural - Assembleia Distrital de Lisboa 1978. Assembleia Distrital de Lisboa; 1979.
- ROGERS R. Cidades Para Um Pequeno Planeta. Editorial Gustavo GILI; 2001.
- SALGUEIRO TB. Os Transportes do Espaço. 1988.

- SANTOS BJR. A Qualidade no Serviço de Transporte Público Urbano. 1ª Jornada Científica de Engenharia. 2003.
- SHANNON K, SMETS M. The Landscape of Contemporary Infrastructure. Nai Publishers; 2010.
- SHAROFF R. Redevelopment Enriching Baltimore's Inner Harbor. 1997.
- SILVA ÁFd. Ideias Oitocentistas de Modernização Urbana - O Embelezamento como Projecto (1858-1891). Celta Editora; 2001.
- SILVA JM. Reutilização de Edifícios Industriais em Lisboa para a Criação de Residências Universitárias. Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa; 2012.
- SILVA MM, CORREIA FN. Uma Nova Forma de Viver as Cidades, o Exemplo Demonstrativo do Programa POLIS. 2005.
- SILVA RHd, GOUVEIA M. Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909. Fundação Calouste Gulbenkian; 1989.
- Sindicato Independente Nacional dos Ferroviários. CP Linha de Cascais privatizada - Estado fica proprietário e faz subconcessão. [Internet]. 2014 [cited 2014 May 13]. Available from: <http://sinfb.pt/cp-linha-de-cascais-privatizada-estado-fica-proprietario-e-faz-subconcessao/>.
- SOMEKH N, NETO CC. Desenvolvimento Local e Projectos Urbanos. Arquitectos. 2005.
- STANISLAU T. Século XXI: A Mobilidade Passa Pelo Interface. Transportes em Revista. 2011.
- Stratford Regional Station. [Internet]. 2013 Available from: http://www.triposo.com/poi/W__150570395.
- SUSSMAN J. Introduction to Transportation Systems (PU1553). Artech House; 2000.
- TATJER M. La Barceloneta: del siglo XVIII al plan de la Ribera. Ediciones Saturno; 1975.
- TERZIS G, LAST A. Guide - Urban Interchanges - A Good Practice Guide. 2000.
- The Editors of Encyclopædia Britannica. Baltimore: The Contemporary City. 2013.
- The ZuidasDok Project. [Internet]. [cited 2014 Junho 23]. Available from: <http://www.amsterdam.nl/zuidas/english/menu/zuidas-development/zuidas-areas/zuidasdok-project/>.
- TOLLEY RS, TURTON BJ. Transport Systems, Policy and Planning: A geographical Approach. Pearson Education; 1999.
- TORRES JPF. (Re) Pensar o Nó de Alcântara Através de Um Edifício Híbrido. Lisboa: Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa; 2012.
- TUMLIN J. Sustainable Transport Planning. John Wiley & Sons, Inc.; 2012.
- Urban Land Institute. Awards For Excellence Americas. 2010.

VASSALLO JM, CIOMMO F, GARCÍA Á. Intermodal Exchange Stations in the City of Madrid. Transportation. 2011.

VASSALLO JM, GALLEGO J. Risk-Sharing in the New Public Works Concession Law in Spain. 2005.

VASSALLO JM, PÉREZ DE VILLAR, MUÑOZ-RASKIN, SEREBRISKY. Public Transport Funding Policy in Madrid: Is There Room for Improvement? Transport Reviews. 2009.

VILARES AE. A Urbanidade em Contexto de Modernidade - O Caso do Vale de Alcântara. Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa; 2005.

WISSENBAACH E. Transporte Humano: Cidades com Qualidade de Vida. ANTP; 1997.

ÍNDICE DE FIGURAS

I - Estado da Arte

1. O papel do bairro no contexto da cidade

Fig. 1 Vicus Tuscus, o bairro Etrusco em Roma, Séc.: VIII	7
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/23/Map_of_downtown_Rome_during_the_Roman_Empire_large.png	
Fig. 2 O rápido crescimento da cidade	9
http://www.collaborative.com/wp-content/uploads/2014/02/urban-sprawl.jpg	
Fig. 3 Bairro da Mouraria, população idosa	10
http://4.bp.blogspot.com/khzlcXFQ9VQ/TaGyqWgyaRI/AAAAAAAAABBg/PqeiDNnXlm4/s1600/senhora+das+pombas+travessa+do+jordao+mouraria+lisboa.jpg	
Fig. 4 Bairro de Alcântara, população jovem	10
http://pressinform.pt/upload/Padel.jpg	

1.1 Intervir no bairro como mecanismo regenerador da cidade

Fig. 5 A cidade de Amesterdão e ao fundo, Zuidasdok	13
http://smg.photobucket.com/user/AMSGuy/media/skyline_Zuidas1.jpg.html	
Fig. 6 Plano Urbano ZuidasDok	14
http://www.amsterdam.nl/publish/pages/556009/cover_ambitiedocument.jpg	
Fig. 7 Projecto para o eixo principal de Zuidas	14
http://www.cob.nl/fileadmin/user_upload/Afbeeldingen/Nieuws/persfoto-zuidas-highres.jpg	
Fig. 8 Projecto para a estação Amsterdam Zuid	14
http://www.cob.nl/fileadmin/user_upload/Afbeeldingen/Nieuws/Hoek_SchonberglaanParassusweg.jpg	
Fig. 9 Plano urbano de Thames Gateway	16
https://d262ilb51hltx0.cloudfront.net/max/1016/1*CtYQz9wnLQhRI8GyBJdwDg.jpeg	
Fig. 10 Stratford City Olympic Park	17
http://www.lafarge.com/sites/mediacenter/files/eg_focus_flickr_cc.jpg	
Fig. 11 Stratford Station	17
http://www.e-architect.co.uk/images/jpgs/london_city/stratford_station_a071112_a.jpg	

2. O legado da era industrial nos dias de hoje

Fig. 12 Vista da Ponte 25 de Abril	19
http://www.brunodossantos.com/wpcontent/uploads/2012/12/1birdseye_alcantara.png	
Fig. 13 Harbor Place	20
http://synd.yardi.com/wp-content/uploads/2012/10/harborplaceslider1-300x150.jpg	
Fig. 14 Aquário de Inner Harbor	20
http://www.southbaltimore.com/InnerHarbor/Aquarium/	
Fig. 15 Baltimore Inner Harbor	21
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/07/Baltimore_Inner_Harbor_Panorama.jpg	
Fig. 16 Plano urbano de Battery Park City	22
https://speakerdeck.com/thebattery/before-and-after	
Fig. 17 Battery Promenade em 2003	22
https://speakerdeck.com/thebattery/before-and-after	
Fig. 18 Battery Park's Bosque em 2007	22
https://speakerdeck.com/thebattery/before-and-after	
Fig. 19 Battery Park City no dia 11 de Setembro de 2001	22
http://www.abc.net.au/news/image/2870898-3x2-700x467.jpg	
Fig. 20 Docklands, complexo industrial abandonado	23
http://brst440.commons.yale.edu/files/derelict-docklands.thumbnail.jpg	
Fig. 21 Estação de Canary Wharf do arquitecto Norman Foster	24
http://www.fosterandpartners.com/media/1685547/img0.jpg	
Fig. 22 The Cascades	24
http://media.rightmove.co.uk/44k/43310/29589972/43310_R99793_IMG_00_0000.jpg	
Fig. 23 Evolução da mancha edificada, 1975-1992	25
CARMONA, Matthew: The Isle of Dogs, Progress in Planning Volume 71, Issue 3, The Bartlett School of Planning, April 2009, Pages 87–151	
Fig. 24 Vista aérea do bairro de Ícaria antes do seu desaparecimento, 1987	27
http://www.ub.edu/geocrit/b3w-895/b3w-895-9_archivos/Figura-1a.jpg	
Fig. 25 Plano Urbano para a Villa Olímpica	27
http://3.bp.blogspot.com/-6aTSKWUy8yM/T7gpHMiSt-I/AAAAAAAAAIA/tnGTiZyTfo/s1600/2012_05_18_Bcn+VO.jpg	
Fig. 26 Desenho da fachada da antiga fábrica Rocamora	27
http://www.ub.edu/geocrit/b3w-895/b3w-895-9_archivos/Figura-4a.jpg	
Fig. 27 Parque das Nações, fotografia aérea	29
http://www.parqueexpo.pt/cache/binImagens/Parque_Nacoes_1_CUT-4335.jpg	
Fig. 28 Lx Factory	30

http://i2.stay.com/images/venue/668/17/53530526/lx-factory.jpg	
Fig. 29 Complexo da CUF em Alcântara	30
http://lh6.ggpht.com/-6P5J82JiFbk/T-l-BZNjjpl/AAAAAAAAAZhQ/ahubgiBQmX0/CUF_thumb%25255B7%25255D.jpg?imgmax=800	
Fig. 30 Empreendimento Alcântara Rio construído no local da CUF	30
http://alcantarario.pt/wp-content/uploads/2014/03/A_RIO_NOTURNAS_32.jpg	
Fig. 31 Av. de Ceuta em 1950	31
Arquivo Municipal de Lisboa	
Fig. 32 Construção da Ponte 25 de Abril	31
http://www.historiadeportugal.info/historia-de-portugal/construcao-da-ponte-25-de-abril/	
Fig. 33 Construção do viaduto temporário em Alcântara-Mar, 1971	31
http://www.encarnado.com/ssc/1971%20alcantara%2005.jpg	

3. O interface como gerador de atractividade

Fig. 34 Localização das principais paragens de transporte público e vias de circulação	35
Autor	
Fig. 35 Largo do Calvário, importante ponto de paragem dos transportes públicos, 2012	35
Autor	
Fig. 36 Domínios comuns da sustentabilidade	36
TUMLIN, Jeffrey: <i>Sustainable Transport Planning</i> , John Wiley & Sons, Inc., 2012, p. 7	
Fig. 37 Modelo nó-lugar	38
VALE, David: <i>Avaliação da Integração de Usos do Solo e Transportes: Os Nós-Lugares da Área Metropolitana de Lisboa</i> , CIAUD, Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, 2013, p. 481	

3.1 O papel dos transportes na cidade

3.2 Interfaces

Fig. 38 Utilização por modos de transporte público de Madrid em 2008	43
VASSALLO, CIOMMO e GARCÍA, José Manuel, Floridea di e Álvaro: <i>Intermodal exchange stations in the city of Madrid</i> , Transportation Vol 39 n.º 5 pp. 975-995, Madrid (Espanha), 2011	
Fig. 39 Praça de acesso à estação de Moncloa	45
https://www.flickr.com/photos/mroa/6815540634/	
Fig. 40 Corredor subterrâneo de embarque e desembarque de autocarros em Moncloa	45
http://img405.imageshack.us/img405/589/intermoncloa54hb9.jpg	

Fig. 41 Corte longitudinal da estação Avenida de América	45
http://www.emta.com/IMG/jpg/avenida.jpg	
Fig. 42 Esboço da antiga gare de Lyon Perrache	46
http://www.lelyondesgones.com/photos_lyon_jadis/lyon_2eme/gare_perrache_1846.jpg	
Fig. 43 Esquema do Interface Lyon Perrache	47
Google Maps (Adaptado)	
Fig. 44 Esquema do Interface	48
http://ashfordintl.co.uk/media/60/ashford_intl_540x440.jpg	
Fig. 45 Vista aérea da Estação de Ashford	48
http://visitbytrain.info/maps/ashford.gif	
Fig. 46 Mapa da estação de Manchester Piccadilly	50
BLOW, Christopher: <i>Transport Terminals and Modal Interchanges - Planning and Design</i> , 2005, p. 135	
Fig. 47 Edifício principal de Manchester Piccadilly	50
http://cdn1.images.touristlink.com/data/cache/M/A/N/C/H/E/manchester-piccadilly-station_700_0.jpg	
Fig. 48 Esquema do interface de Manchester Piccadilly	50
http://www.nationalrail.co.uk/SME/html/NRE_MAN/plan.html	
Fig. 49 Praça de acesso à Estação de Stratford	51
http://www.metrolinx.com/en/projectsandprograms/mobilityhubs/MobilityHubspage-StratfordStation.JPG	
Fig. 50 Esquema dos modos de transporte de Stratford	52
http://i27.tinypic.com/10r4j8p.jpg	
Fig. 51 Vista Aérea da Estação de Stratford	52
https://www.flickr.com/photos/manuel69/5578075854/	

II – O Lugar: Alcântara

1. Contexto histórico

Fig. 52 Alcântara, finais do século XVII	55
SILVA, Augusto Vieira da: <i>Dispersos</i> , Vol III, Câmara Municipal, Lisboa, 1960	

1.1 Alcântara subúrbio

Fig. 53 Projecto de Carlos Mardel para a avenida ribeirinha, 1733	56
MURTEIRA, H.: <i>Lisboa da Restauração às Luzes</i> , Editorial Presença, 1999	
Fig. 54 Planta do Real Paço de Alcântara	56
Eduardo Portugal, Arquivo Municipal de Lisboa	

1.2 Período industrial

Fig. 55 Planta da Quinta Real do Calvário, 1844	57
http://www.isa.utl.pt/tapada/images/1/1.1/1.1_6.jpg	
Fig. 56 Estado das obras de aterro entre o caneiro de Alcântara e a Cordoaria	58
NABAIS, A., RAMOS, P. O.: <i>100 Anos do Porto de Lisboa</i> , Administração do Porto de Lisboa, 1987	
Fig. 57 Planta de Alcântara, 1909	59
http://purl.pt/23585/2/500710_JPG/500710_JPG_24-C-R0072/500710_0001_1_t24-C-R0072.jpg	
Fig. 58 Largo do Calvário	59
http://c5.quickcachr.fotos.sapo.pt/i/n1c04854a/6610241_2zPZ5.jpeg	
Fig. 59 Alcântara e as indústrias, 1971	60
http://www.encarnado.com/ssc/1971%20alcantara%2004.jpg	
Fig. 60 Viaduto Duarte Pacheco (em construção), 1940	61
Eduardo Portugal, Arquivo Municipal de Lisboa	
Fig. 61 Estação Fluvial de Alcântara	61
http://1.bp.blogspot.com/_f1OZb7DL07k/RxR4Ks2IzMI/AAAAAAAAAC20/nKW6hGinV9Y/s400/2007-10-11+159.jpg	
Fig. 62 Oficinas e Armazéns Gerais	62
Arquivo Municipal de Lisboa	
Fig. 63 Carta do PGUEL, de Gröer, 1948	62
http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal	
Fig. 64 Evolução da frente ribeirinha, 1859-1904-1999	63
Autor e Catarina Almeida	
Fig. 65 Ponte Salazar em construção	64
Arquivo Municipal de Lisboa	
Fig. 66 Fotografia aérea da zona de Alcântara, 1950	65
Arquivo Municipal de Lisboa	

1.3 Período pós-industrial

Fig. 67 Projecto do grupo CUF para a reurbanização da zona industrial Alcântara, 1974	66
http://www.cuf.pt/irj/cuf/pt/cuf/historia	
Fig. 68 Plano Estratégico de Lisboa, 1992	68
http://www.cm-lisboa.pt/typo3temp/pics/ad2054fad2.jpg	
Fig. 69 Plano Valis, 7 portas para Lisboa	69
http://www.cedru.com/images/stories/images/Projectos/Urbanismo/VALIS/1_1.jpg	
Fig. 70 Plano de Urbanização Alcântara Rio	70
http://www.fvarq.com	
Fig. 71 Atracção nocturna nas Docas	71
https://www.flickr.com/photos/victor_pantea/8539827958/	
Fig. 72 Congestionamento na Av. de Ceuta	72
Autor	
Fig. 73 Conjunto de apartamentos em loft	72
http://hubalusoway.com/temple/	
Fig. 74 Maquete da proposta Alcântara XXI	72
http://img.photobucket.com/albums/v26/Marco77/Projectos_maquetes/Alcantara_Plano_urbanistico/Slide16.jpg	
Fig. 75 Plano de Urbanização de Alcântara	74
Câmara Municipal de Lisboa (Adaptado)	

1.4 Actualidade

Fig. 76 Lei de congelamento das rendas	75
Diário do Governo, I Série, n.º 219, 29 de Novembro, 1914	
Fig. 77 Avenida de Ceuta e linha ferroviária de carga	76
Autor	

2. Caracterização

Fig. 78 Local de permanência vs local de passagem	77
http://joelsantos.net/wp-content/uploads/2013/07/joel-santos-lisboa-03.jpg	
Fig. 79 Inserção da freguesia de Alcântara na cidade	78
Google Maps (Adaptado)	
Fig. 80 Mapa de relação da principal rede viária com Alcântara e a cidade	79
Autor	

Fig. 81 Levantamento fotográfico dos locais conflituosos em Alcântara	80
Autor	
Fig. 82 Relação de Alcântara com a frente ribeirinha	82
Autor	
III – O Projecto	
1. Contexto da intervenção	
Fig. 83 Evolução da malha urbana de Alcântara ,1807-1859-1904)	86
Autor	
1.1 O Plano de Urbanização de Alcântara, 2010	
Fig. 84 Mapa da rede CP e Fertagus	92
http://pt.wikipedia.org/wiki/Linha_de_Cintura#mediaviewer/File:Linha_de_Cintura.png (Adaptado)	
2. Estratégia de intervenção	
Fig. 85 Principais polos de ligação à escala da cidade	95
Autor	
Fig. 86 Doca de Sto. Amaro	97
Autor	
Fig. 87 Proposta dos principais polos atractivos	98
Autor	
2.1 Plano urbano	
Fig. 88 Proposta da rede rodo e ferroviária	100
Autor	
Fig. 89 Esquema síntese do sistema de transportes	102
Autor	
Fig. 90 Praça de Jaude em Clermont-Ferrand, França	103
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tramway-clermont-ferrand-de-haut.jpg#mediaviewer/File:Tramway-clermont-ferrand-de-haut.jpg	
Fig. 91 Proposta de reformulação do Largo do Calvário	104
Autor	

Fig. 92 Edifício da Sidul 104

SILVA, João Manuel: Reutilização de Edifícios Industriais em Lisboa para a Criação de Residências Universitárias, Faculdade de Arquitectura IST, 2012

Fig. 93 Plano de estrutura 107

Autor

Fig. 94 Planta de implantação e zonas de operação 108

Autor

3. O interface

Fig. 95 Corte pelo Interface e sua envolvente 109

Autor

Fig. 96 Axonometria de funções 110

Autor

ANEXOS

- I Painéis finais de projecto
- II Fotografias da maquete final
- III Painéis de processo de projecto
- IV Fotografias das maquetes realizadas

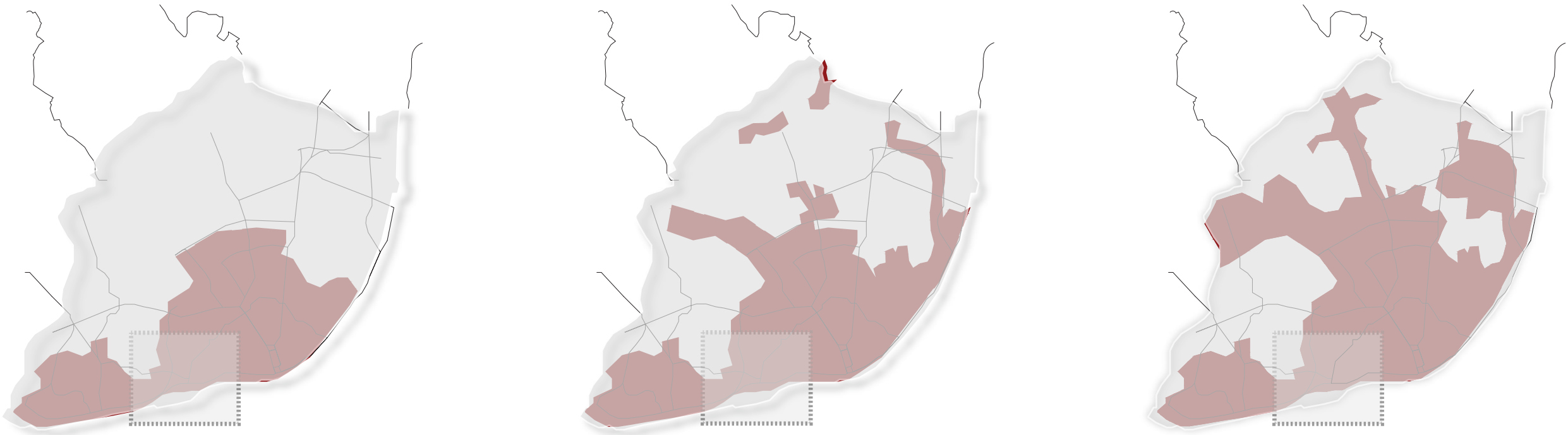
NÓ DE ALCÂNTARA

O INTERFACE COMO ELEMENTO ESTRUTURADOR DE UM NOVO PLANO URBANO
Projecto Final de Mestrado | Diogo Guerra Tavares 7227 | Mestrado Integrado em Arquitectura - Especialização em Urbanismo
Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa | Novembro de 2014

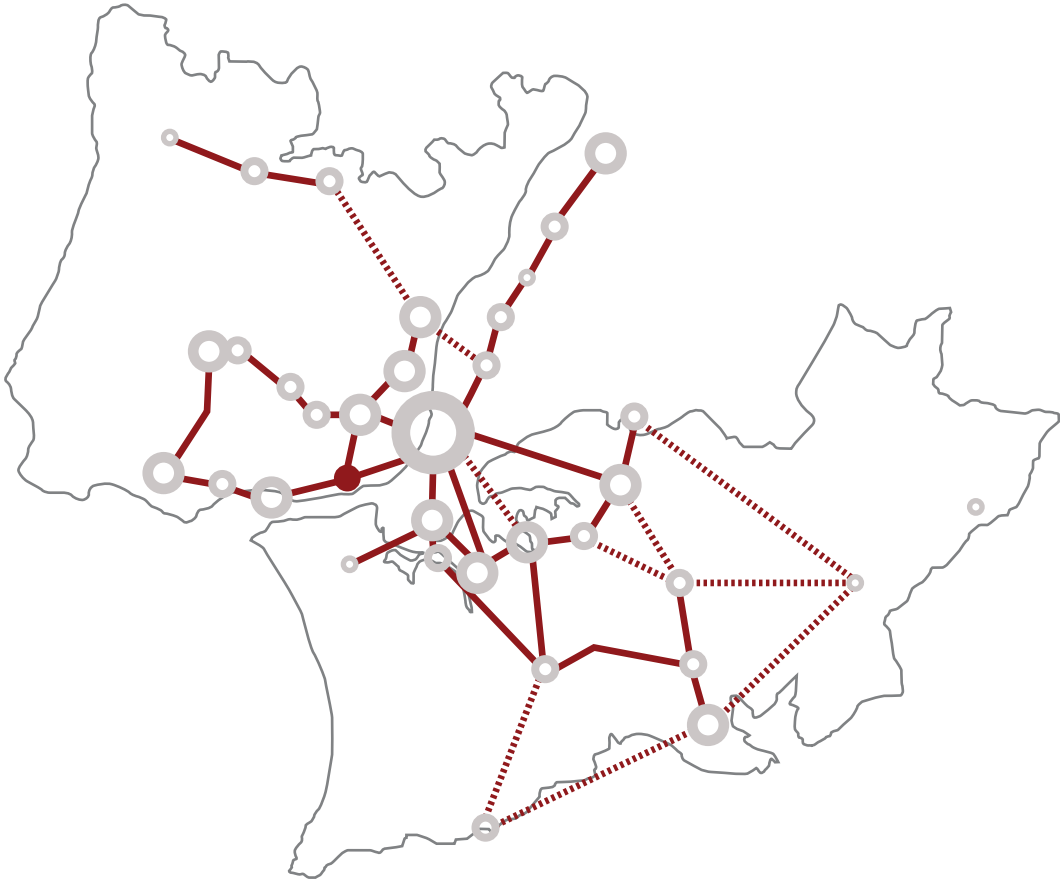
ANÁLISE À ESCALA DA CIDADE



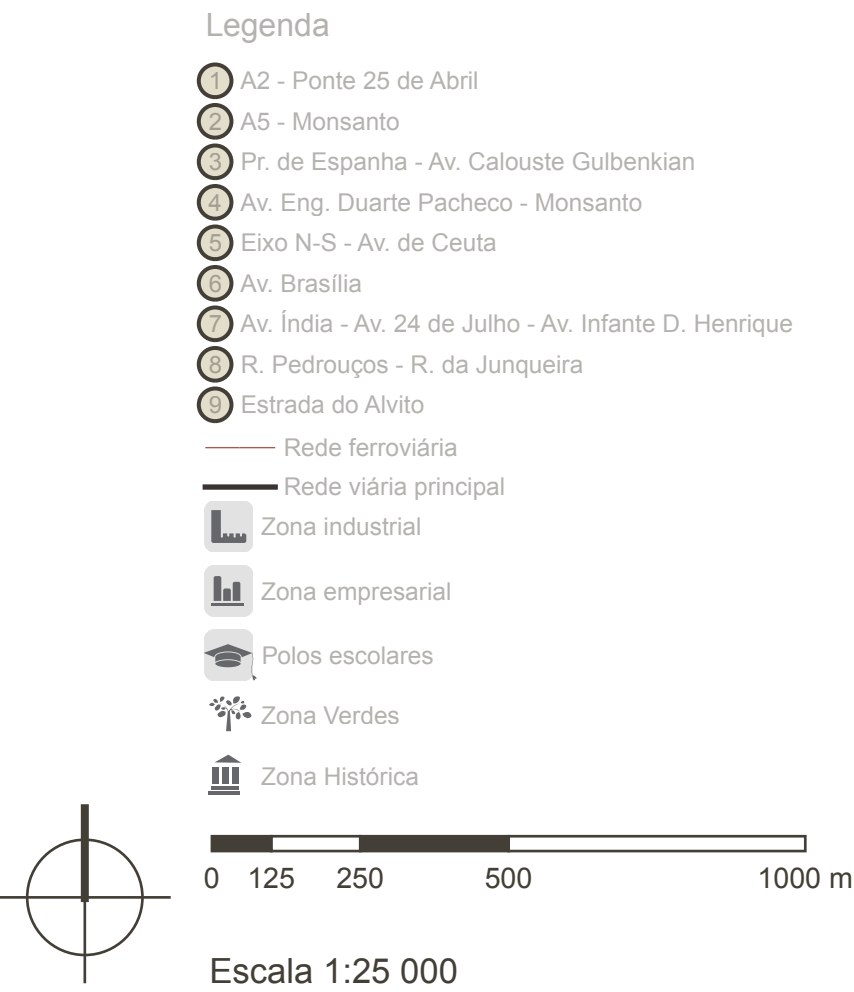
Esquema de localização do concelho de Lisboa na AML



Evolução da cidade de Lisboa ao nível da ocupação do solo



Articulação de polos à escala da AML



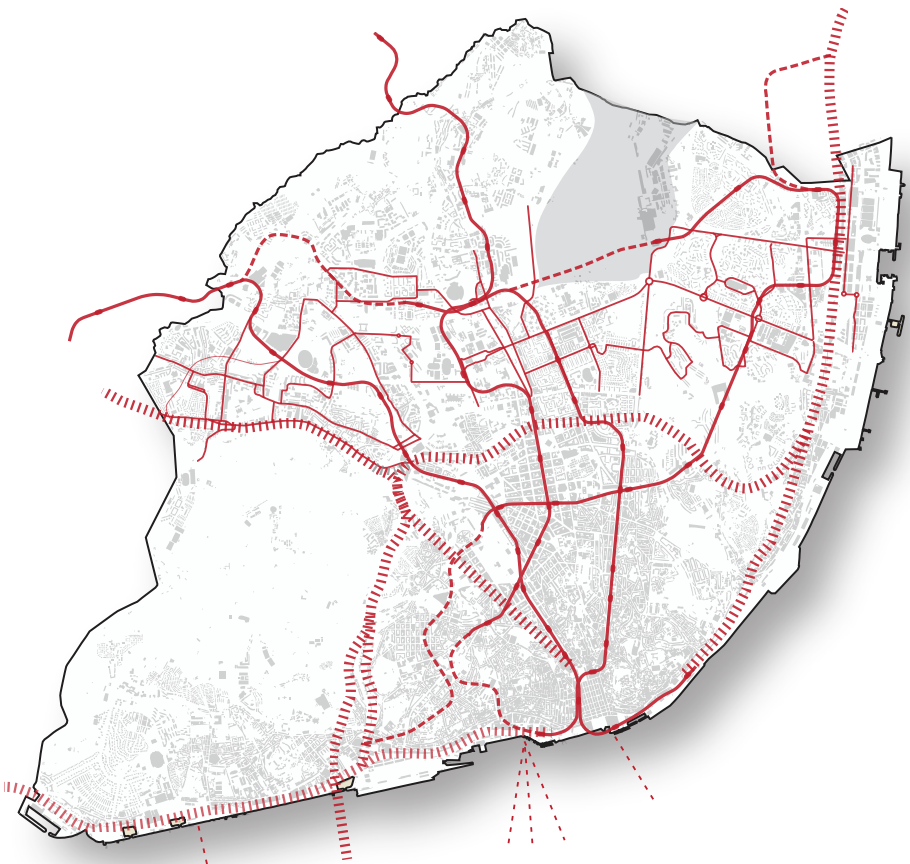
Principais polos de agregação à escala da cidade



Rede ecológica à escala da cidade | Sem escala



Infraestrutura viária á escala da cidade | Sem escala



Principais acessibilidades à escala da cidade | Sem escala

NÓ DE ALCÂNTARA

O INTERFACE COMO ELEMENTO ESTRUTURADOR DE UM NOVO PLANO URBANO
Projecto Final de Mestrado | Diogo Guerra Tavares 7227 | Mestrado Integrado em Arquitectura - Especialização em Urbanismo
Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa | Novembro de 2014

CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA



Alcântara finais do século XVII



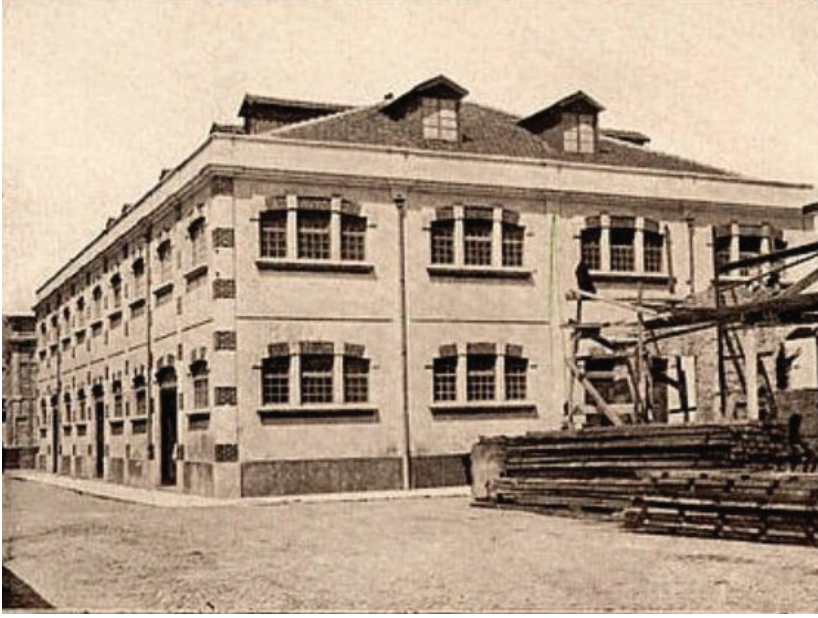
Quinta Real do Calvário | 1844



Largo do Calvário



Ofininas e Armazéns Gerais



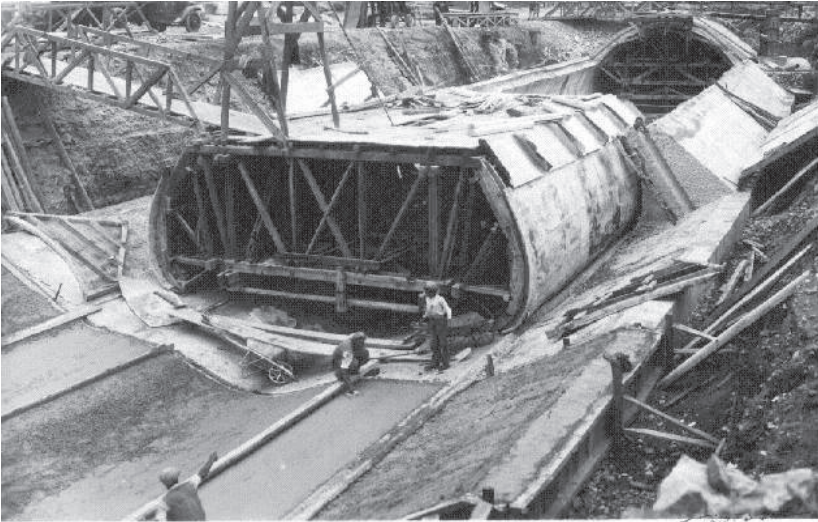
Edifício n.º 1 Oficinas e Armazéns Gerais



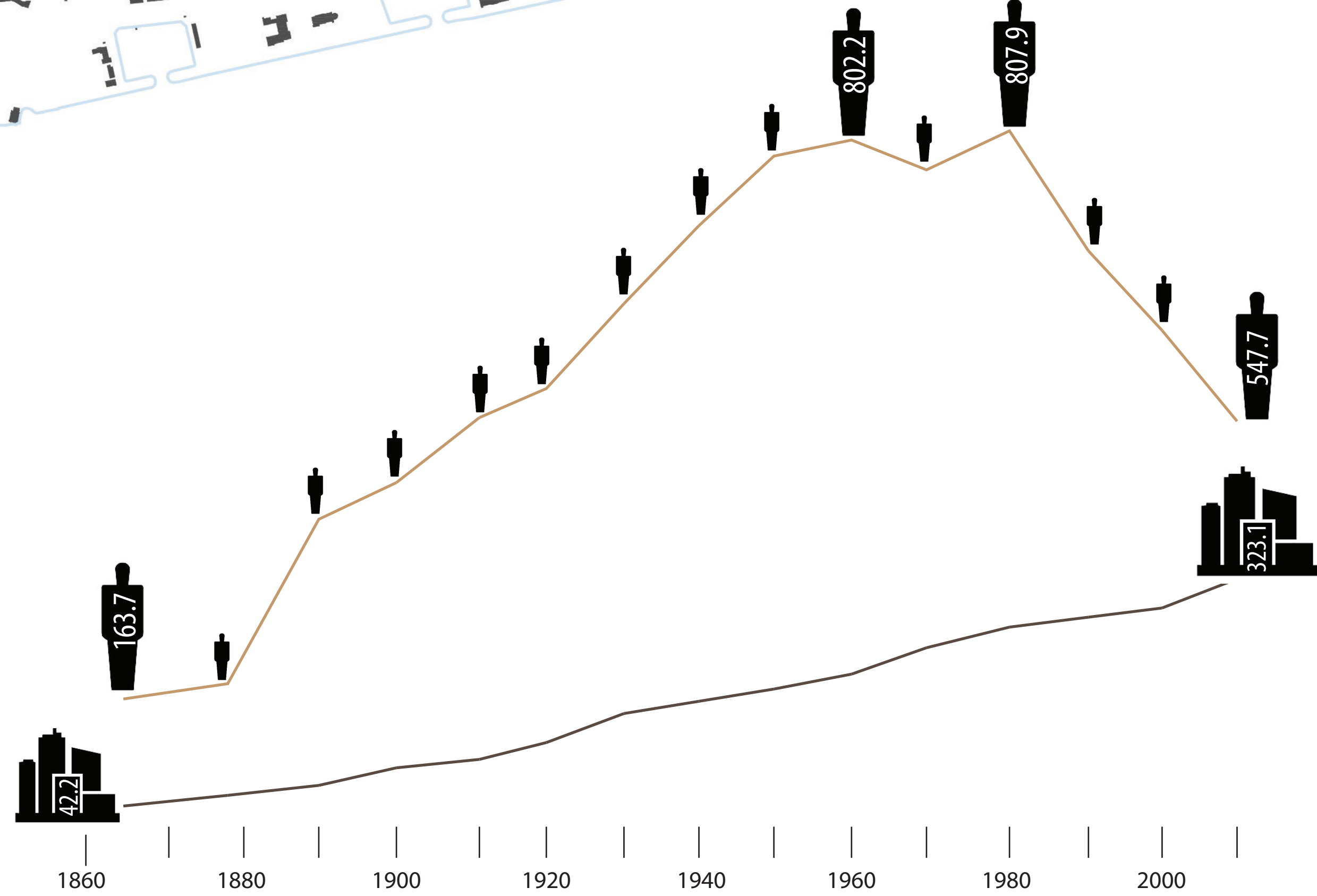
Complexo das Oficinas e Armazéns Gerais



Zona industrial de Alcântara



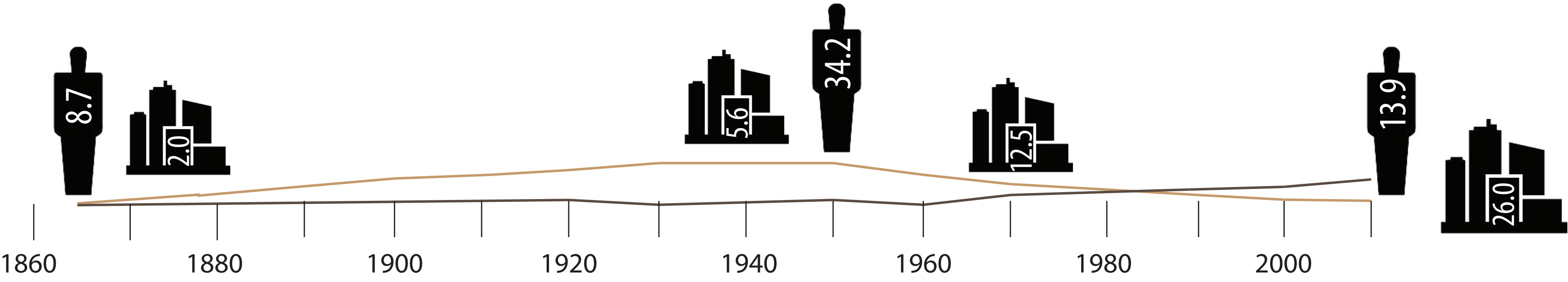
Construção do caneiro



Evolução da população e edificado no concelho de Lisboa | 1960-2011



Malha vs Estrutura viária actual



Evolução da população e edificado na freguesia de Alcântara | 1960-2011

NÓ DE ALCÂNTARA

O INTERFACE COMO ELEMENTO ESTRUTURADOR DE UM NOVO PLANO URBANO
Projecto Final de Mestrado | Diogo Guerra Tavares 7227 | Mestrado Integrado em Arquitectura - Especialização em Urbanismo
Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa | Novembro de 2014

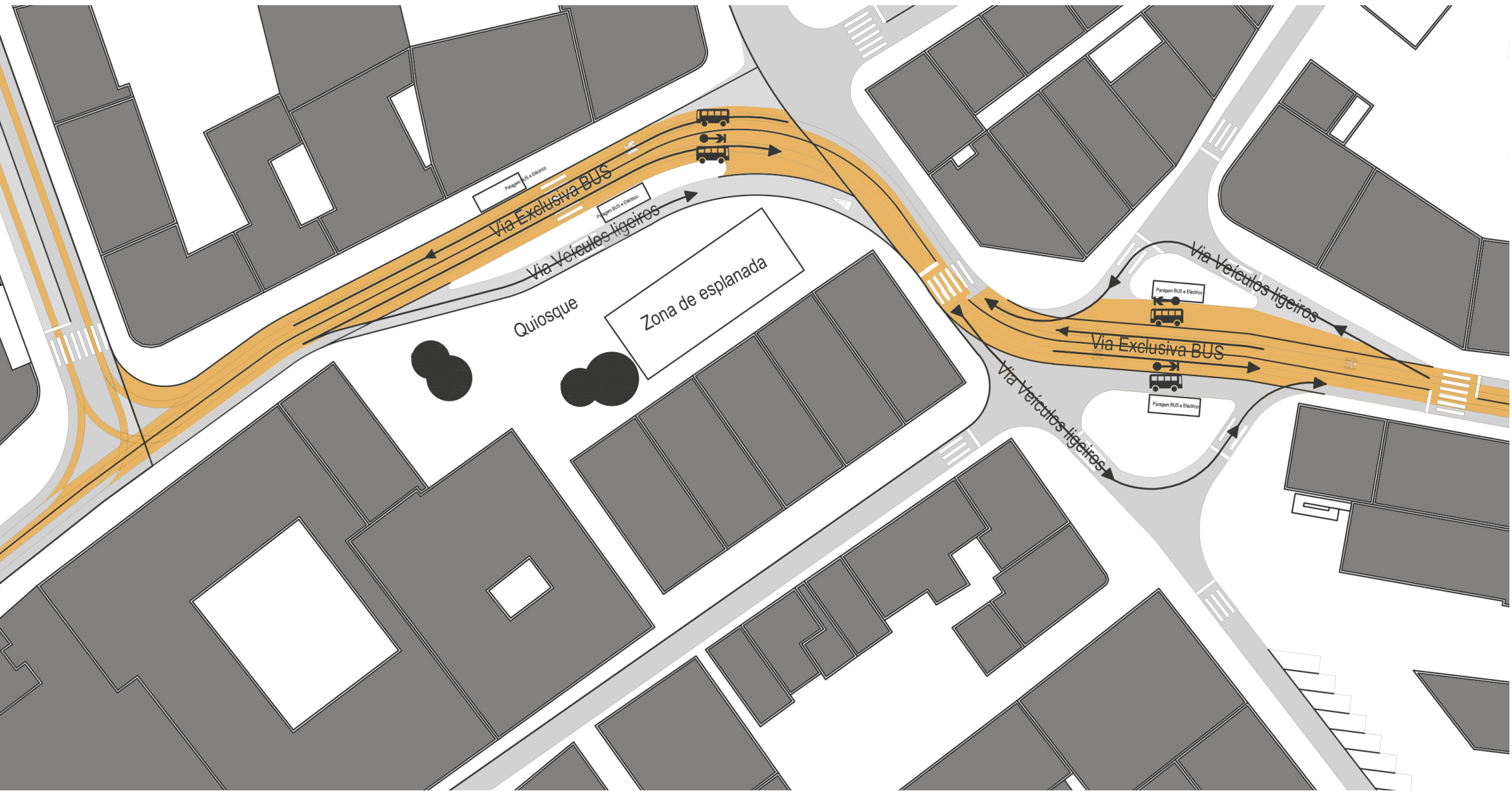
CONTEXTUALIZAÇÃO DO LUGAR



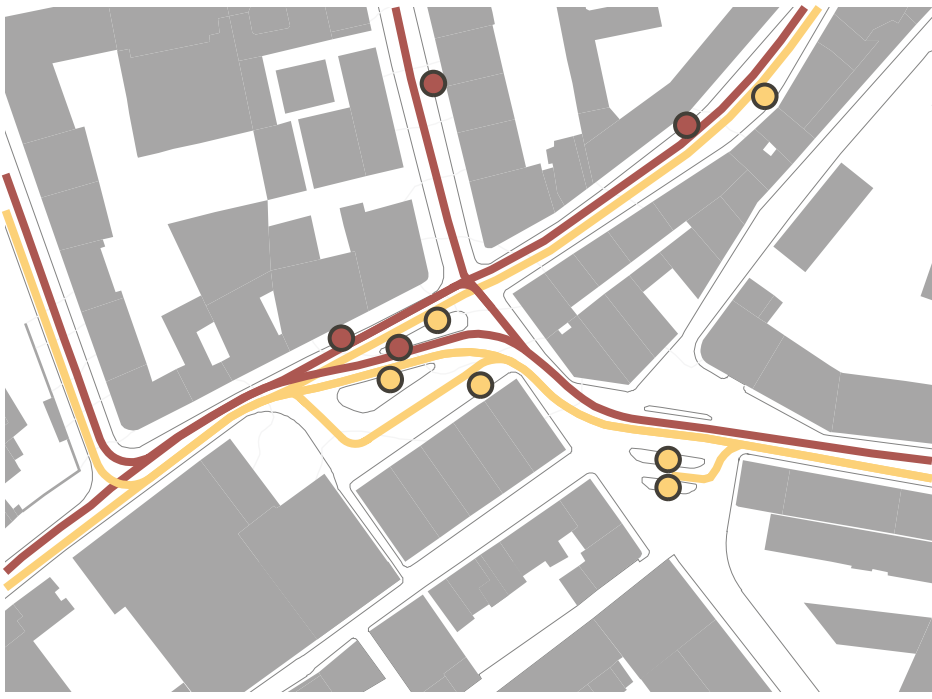
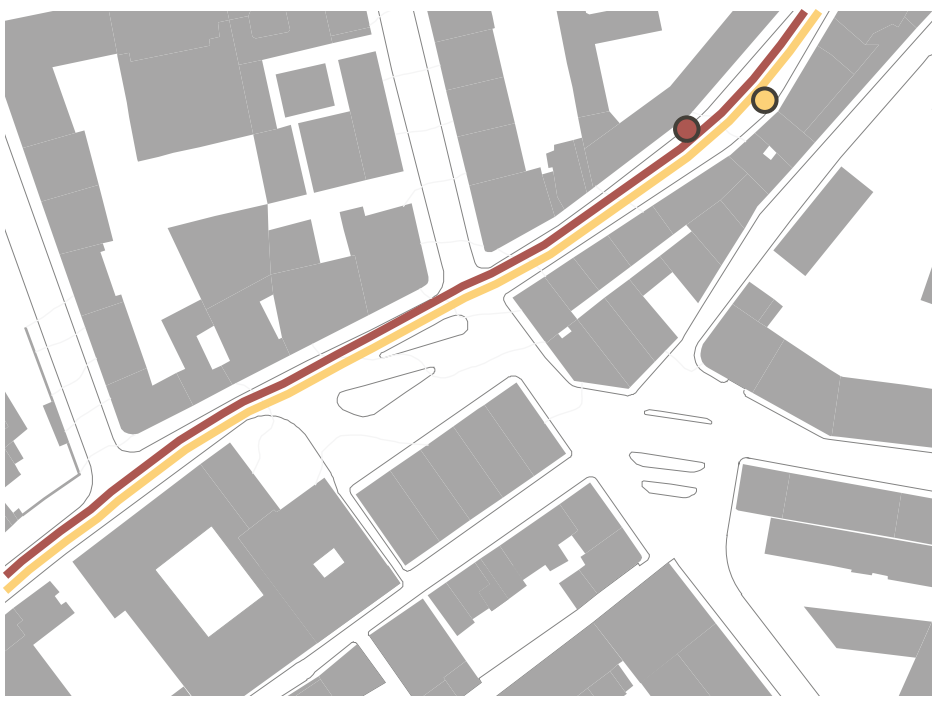
Planta do sistema de transporte público em Alcântara | Escala 1:5 000



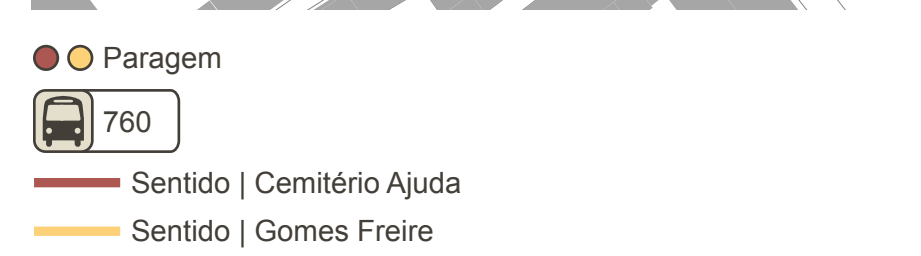
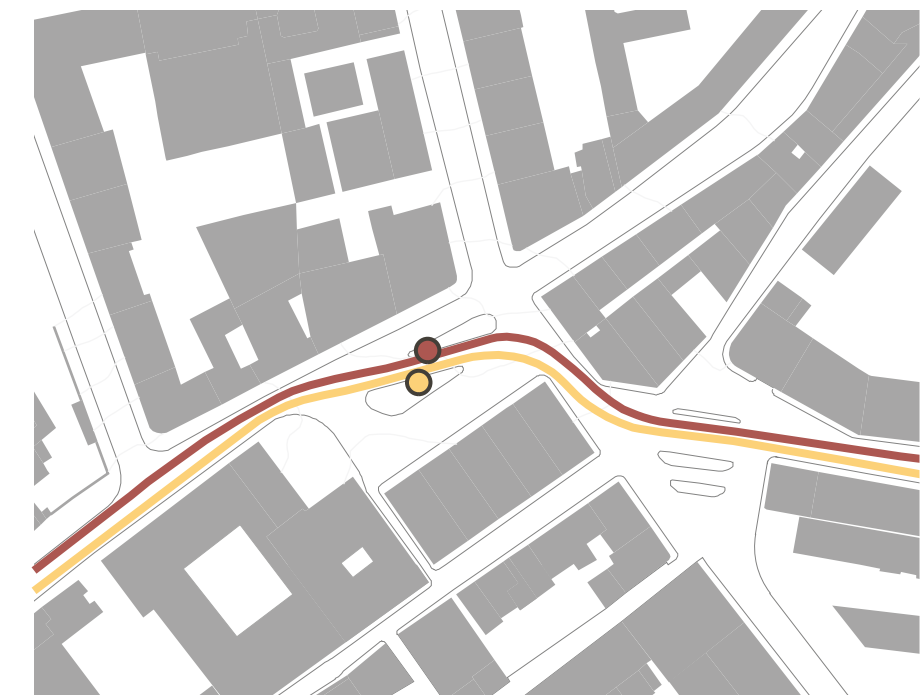
Localização de comércio/serviços | Escala 1:5 000



Esquema da circulação de veículos no Lg. do Calvário | Sem escala



1 Fotografia actual do Lg. do Calvário

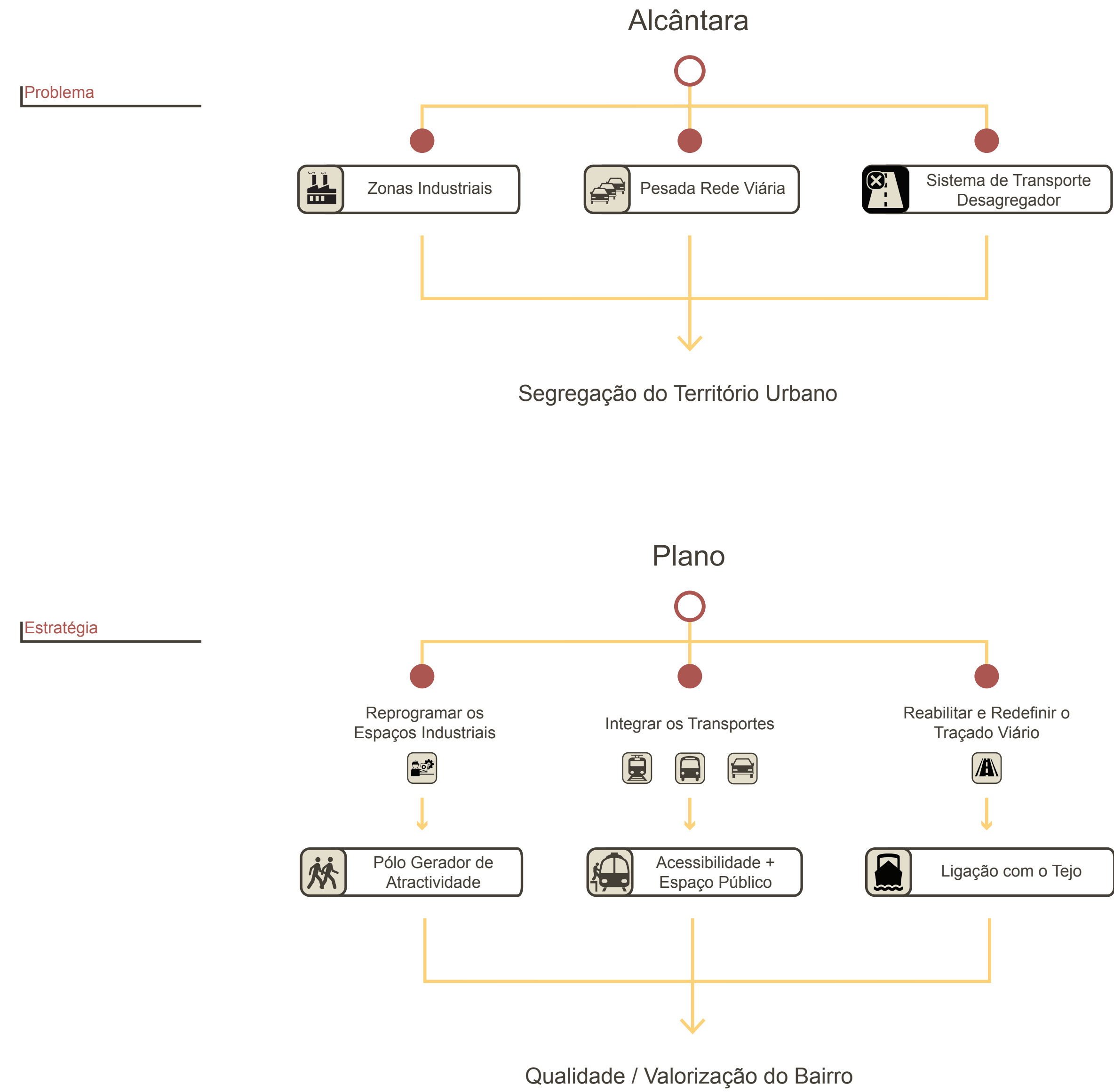


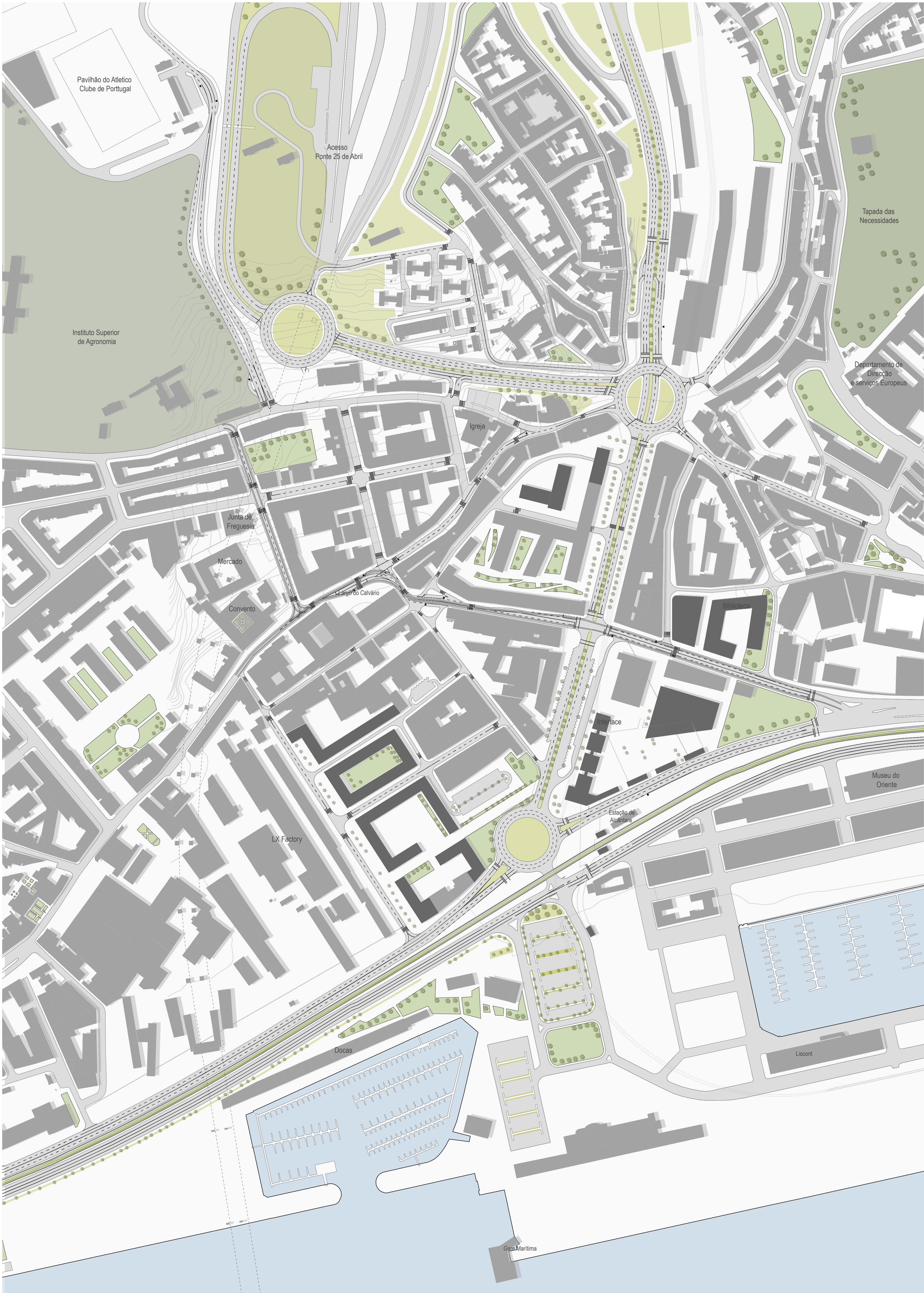
Plantas esquemáticas do circuito de transporte público no Lg. do Calvário | Escala 1:2 000

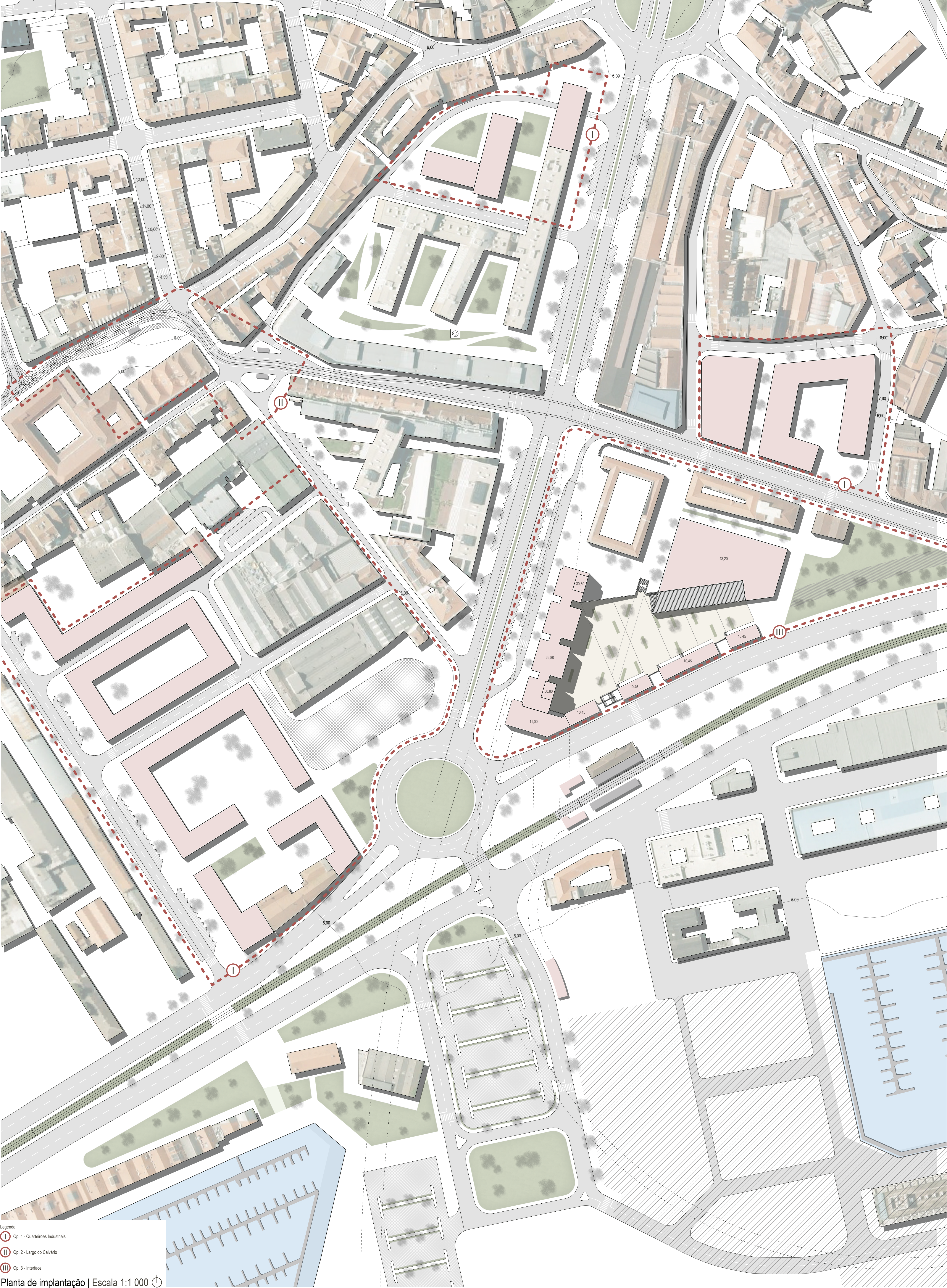
NÓ DE ALCÂNTARA

O INTERFACE COMO ELEMENTO ESTRUTURADOR DE UM NOVO PLANO URBANO
Projecto Final de Mestrado | Diogo Guerra Tavares 7227 | Mestrado Integrado em Arquitectura - Especialização em Urbanismo
Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa | Novembro de 2014

Análise SWOT

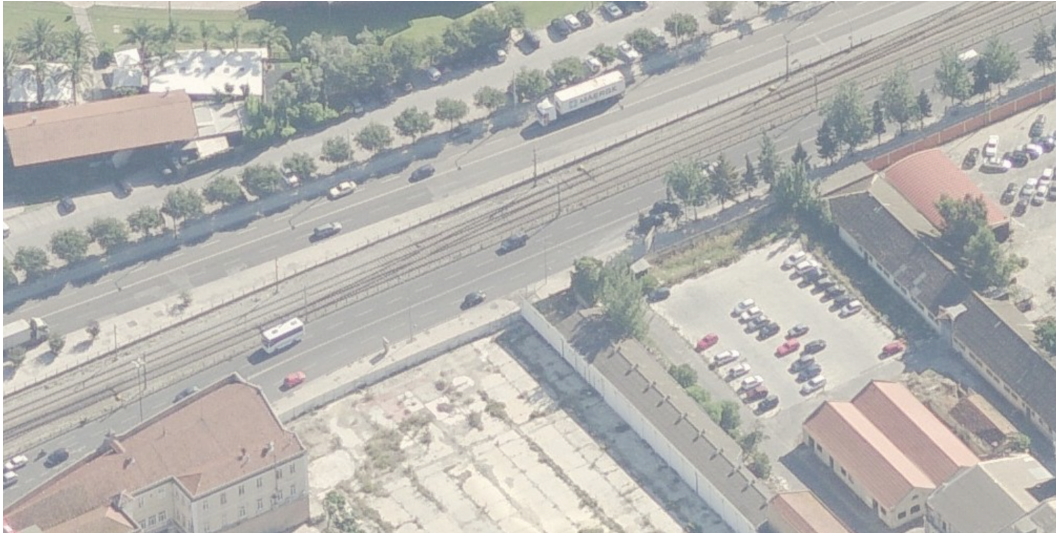








Caso 1 Fotoarfia do actual



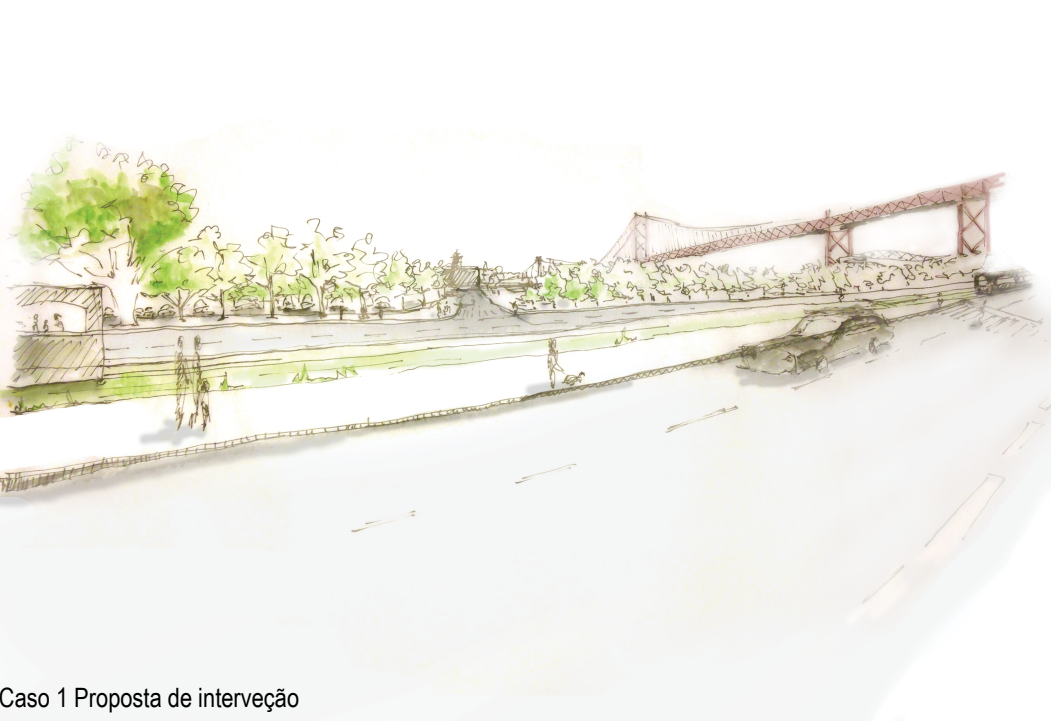
Caso 1 Fotoarfia do actual



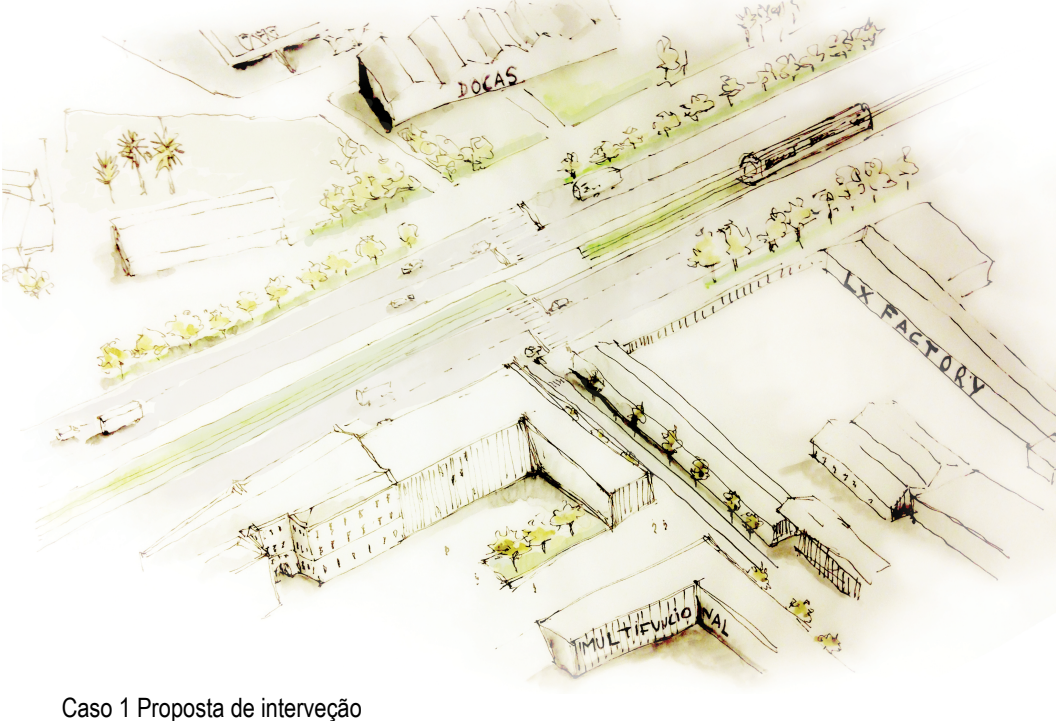
Fotografia actual vivencia de rua LX FACTORY



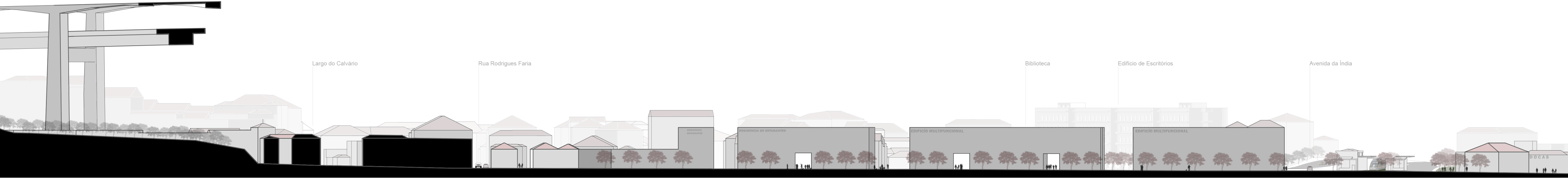
Fotografia actual ligação com o rio



Caso 1 Proposta de intervenção



Caso 1 Proposta de intervenção



Corte AA' | Escala 1:1000



Avenida de Ceuta lado nascente | Relação do edifício de escritórios com o Rio e o novo conjunto edificado proposto

NÓ DE ALCÂNTARA

O INTERFACE COMO ELEMENTO ESTRUTURADOR DE UM NOVO PLANO URBANO
Projecto Final de Mestrado | Diogo Guerra Tavares 7227 | Mestrado Integrado em Arquitectura - Especialização em Urbanismo
Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa | Novembro de 2014

REABILITAÇÃO: LARGO DO CALVÁRIO

VIII



Proposta geral | Escala 1:500



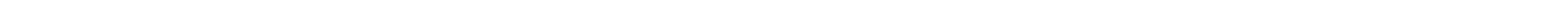
Corte AA' | Escala 1:200



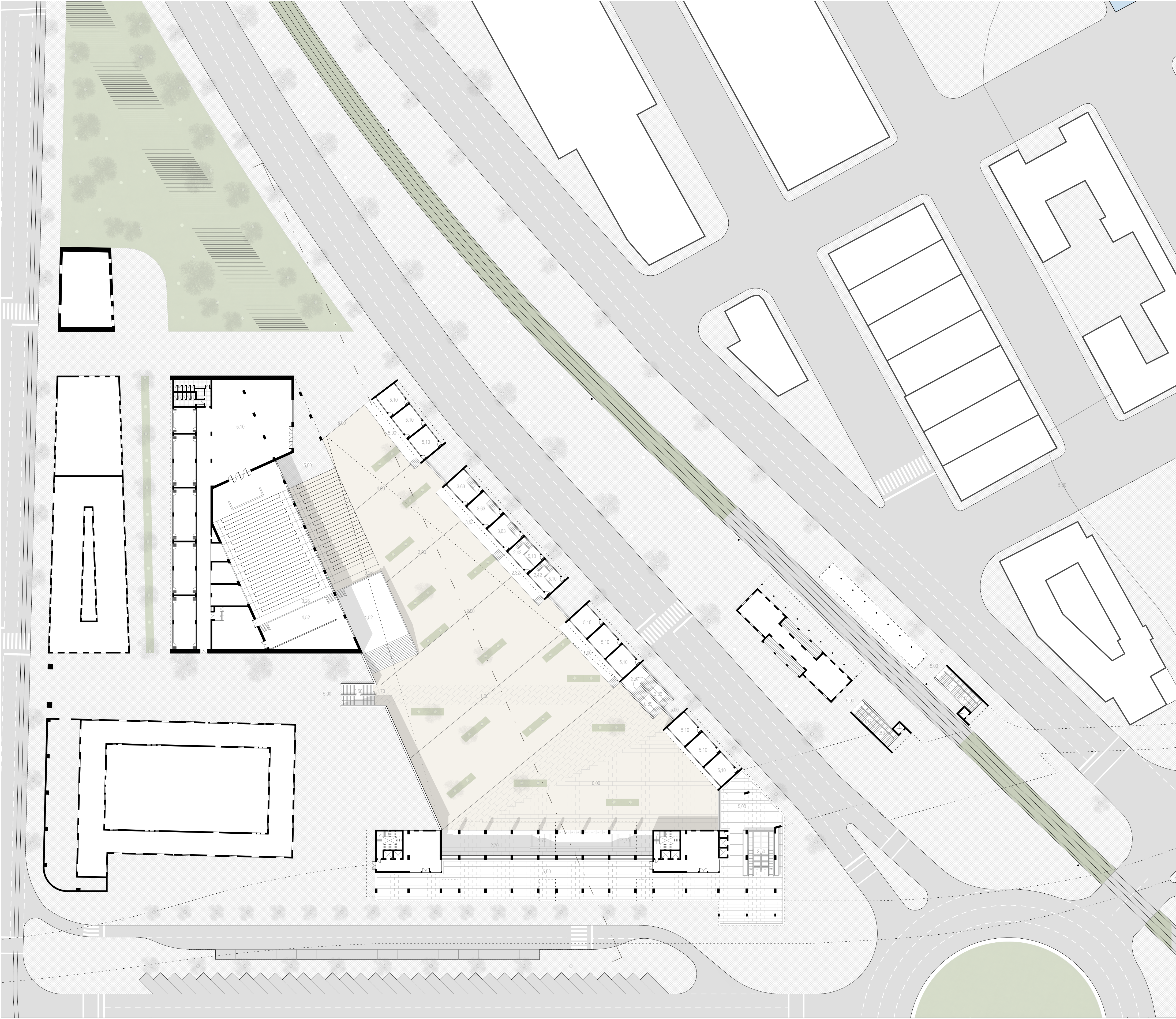
Corte BB' | Escala 1:200



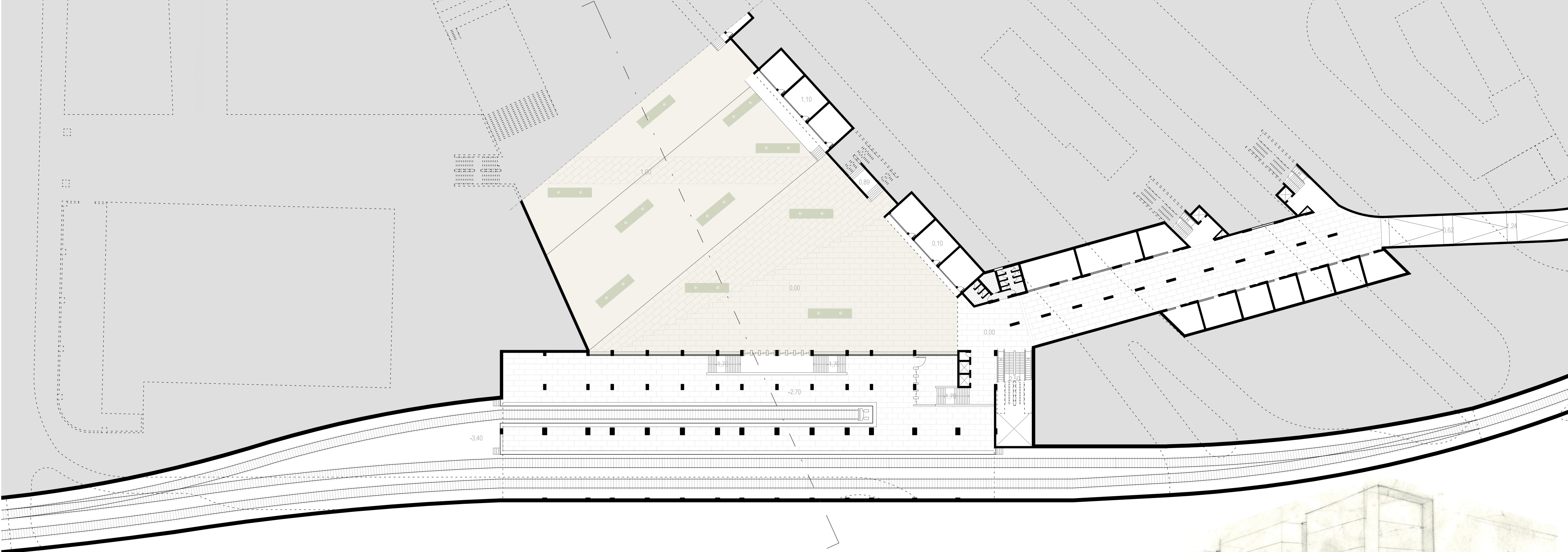
Corte CC' | Escala 1:200



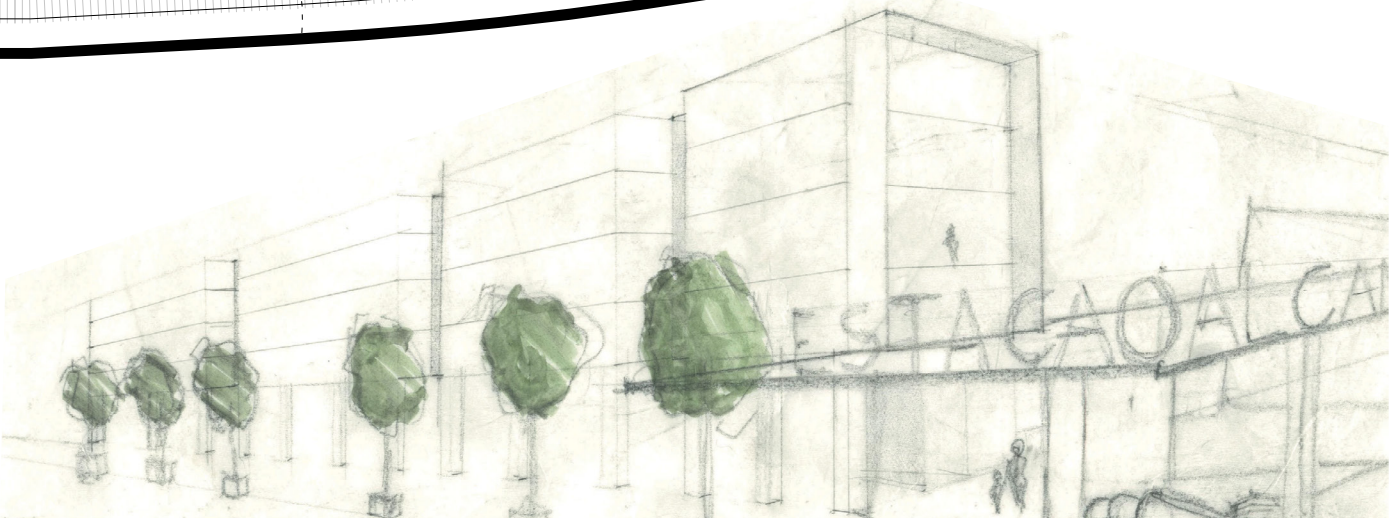
Corte DD' | Escala 1:200



Planta de piso térreo | Escala 1:500



Planta de piso subterrâneo | Escala 1:500



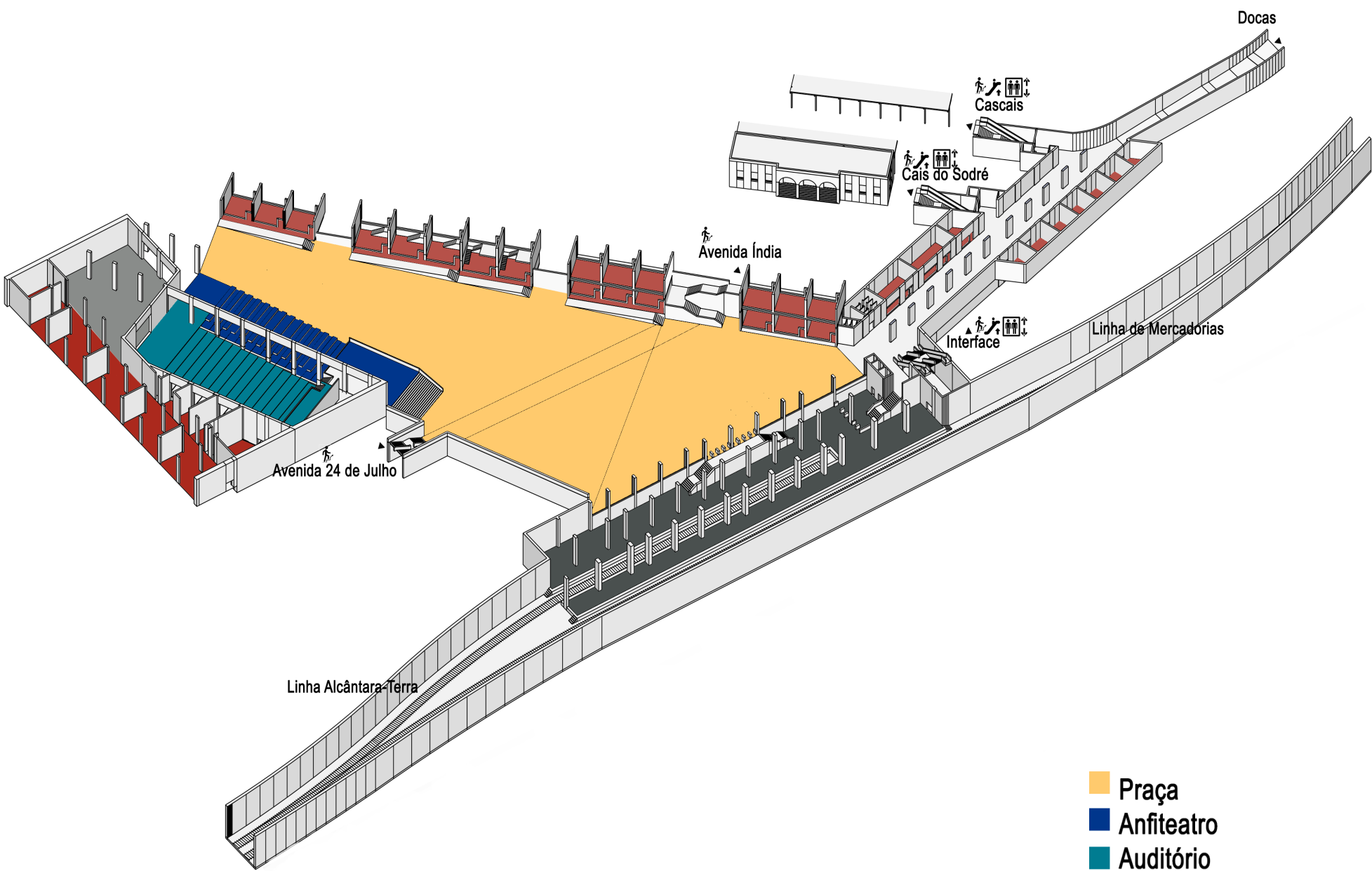
Perspectiva do acesso do Interface

NÓ DE ALCÂNTARA

O INTERFACE COMO ELEMENTO ESTRUTURADOR DE UM NOVO PLANO URBANO
Projecto Final de Mestrado | Diogo Guerra Tavares 7227 | Mestrado Integrado em Arquitectura - Especialização em Urbanismo
Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa | Novembro de 2014



Relação do edifício de escritórios com o metro ligeiro | Praça e comércio a retalho



Axonometria de funções | Praça e adjacentes

- Praça
- Anfiteatro
- Auditório
- Ateliês e Espaços de exposição
- Comércio
- Estação



Corte BB' | Escala 1:500

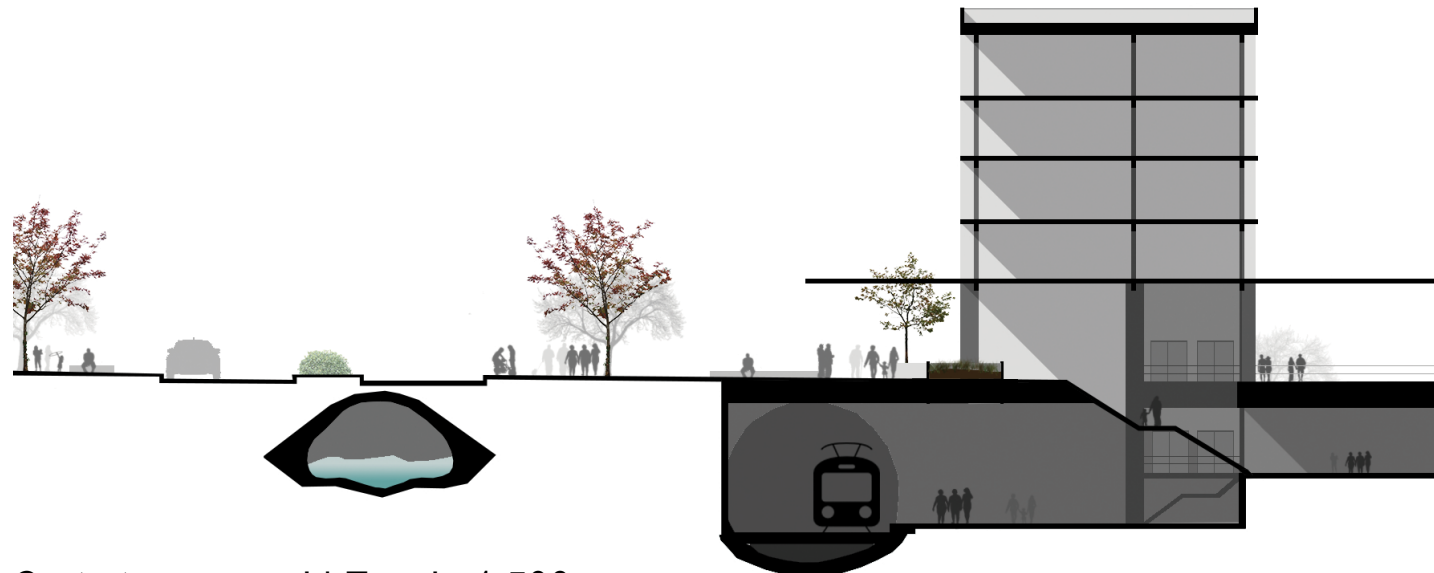


Relação do Auditório com o edifício de escritórios | Auditório ao ar livre

NÓ DE ALCÂNTARA

O INTERFACE COMO ELEMENTO ESTRUTURADOR DE UM NOVO PLANO URBANO
Projecto Final de Mestrado | Diogo Guerra Tavares 7227 | Mestrado Integrado em Arquitectura - Especialização em Urbanismo
Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa | Novembro de 2014

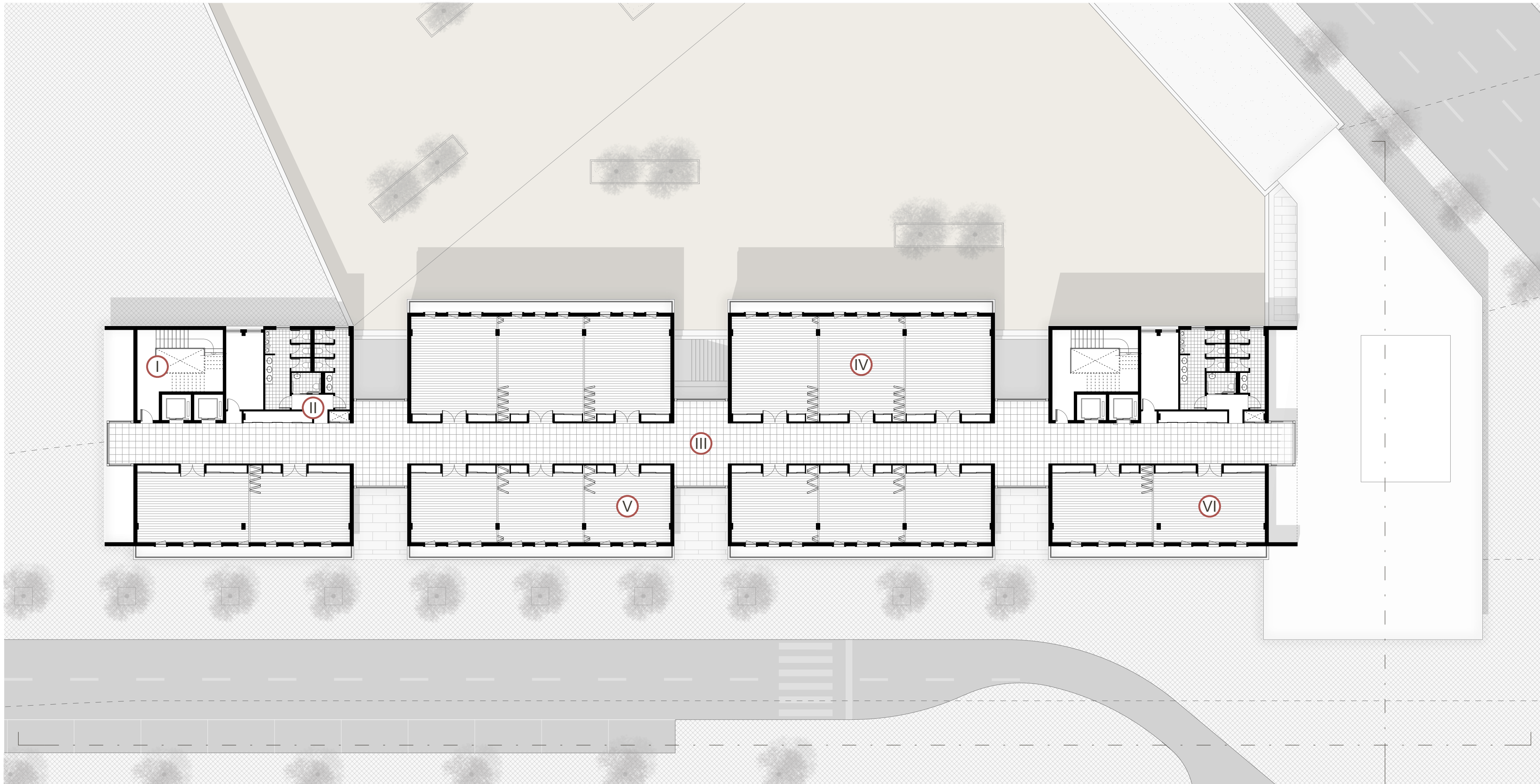
PROJECTO: EDIFÍCIO DE ESCRITÓRIOS MULTIFUNCIONAL



Corte transversal | Escala 1:500

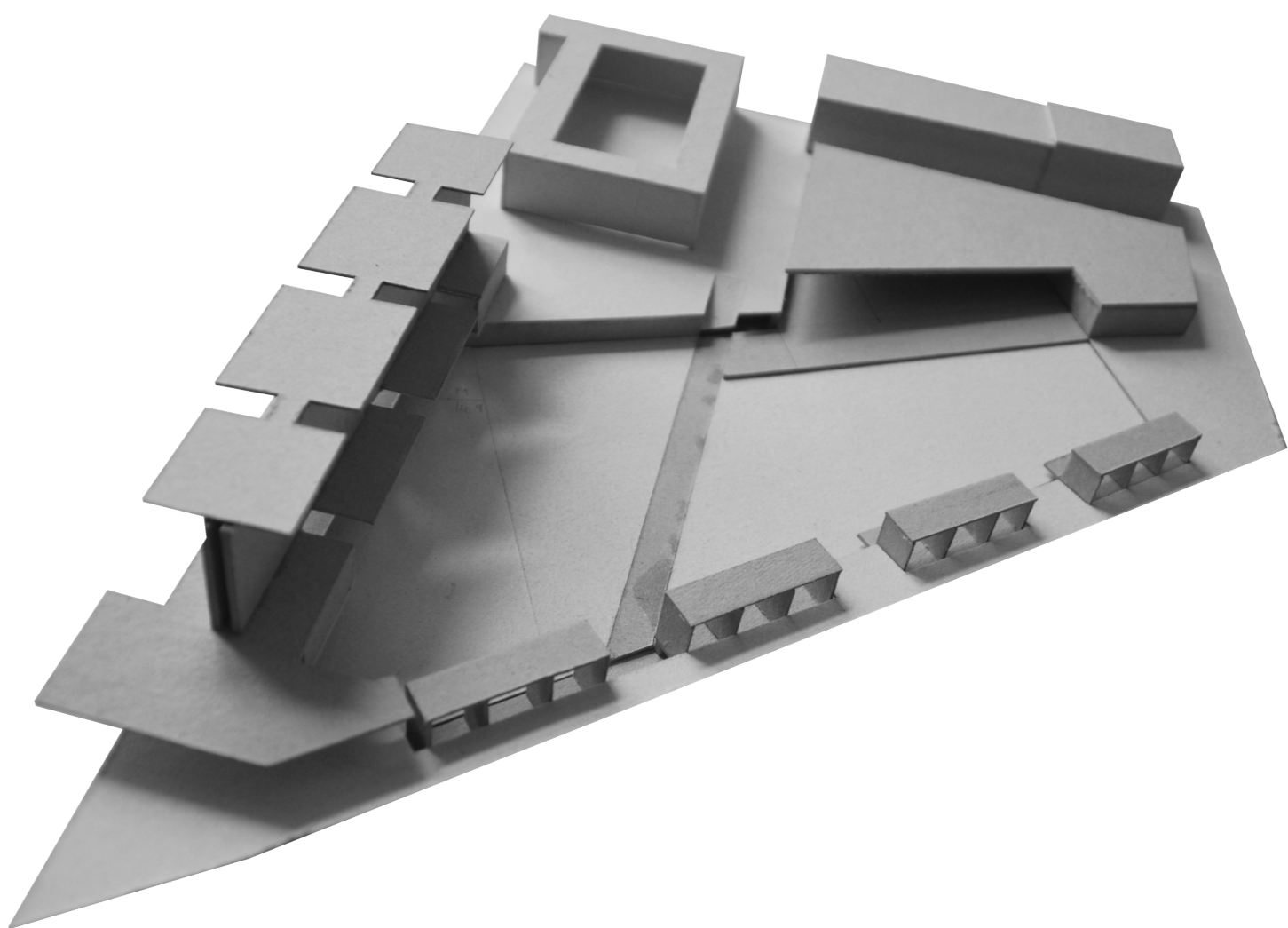


Corte Longitudinal | Escala 1:500



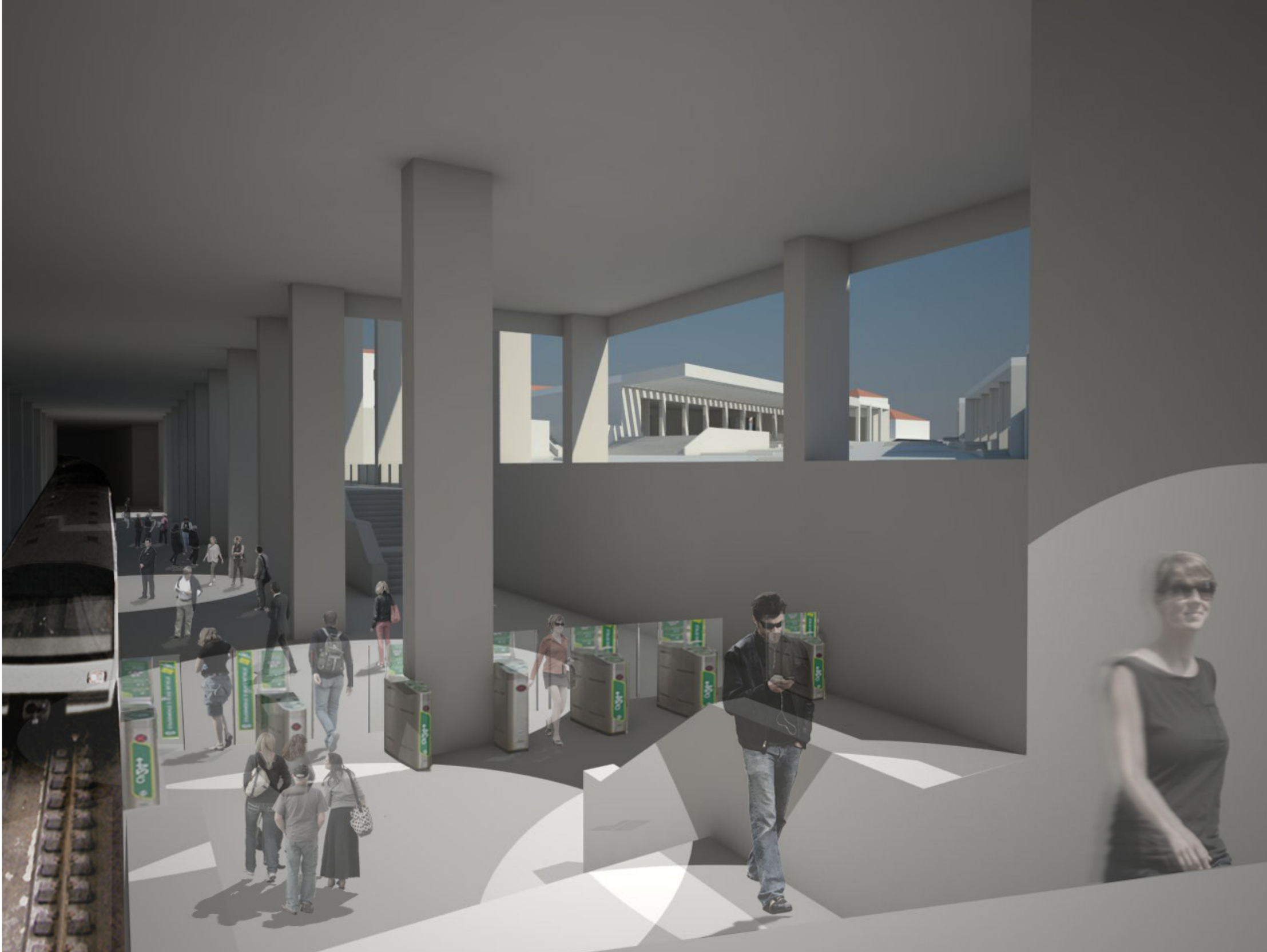
Planta de piso tipo | Escala 1:200

- Legenda
- I Núcleo de acesso
 - II Instalações sanitárias
 - III Galeria de distribuição
 - IV Área tipo 1 (152 m²)
 - V Área tipo 2 (111 m²)
 - VI Área tipo 3 (91 m²)



Maquete de relação da praça e edifícios

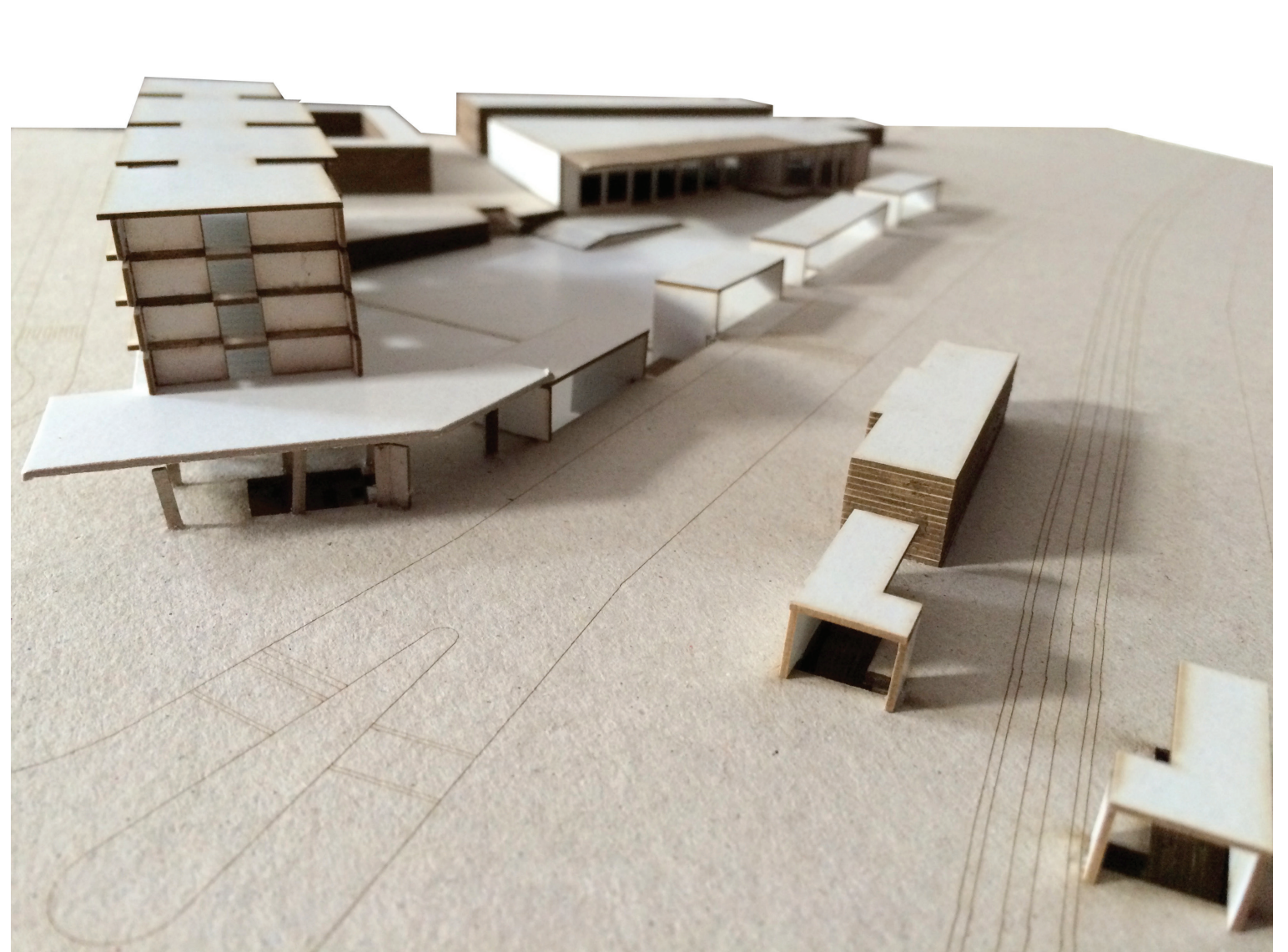
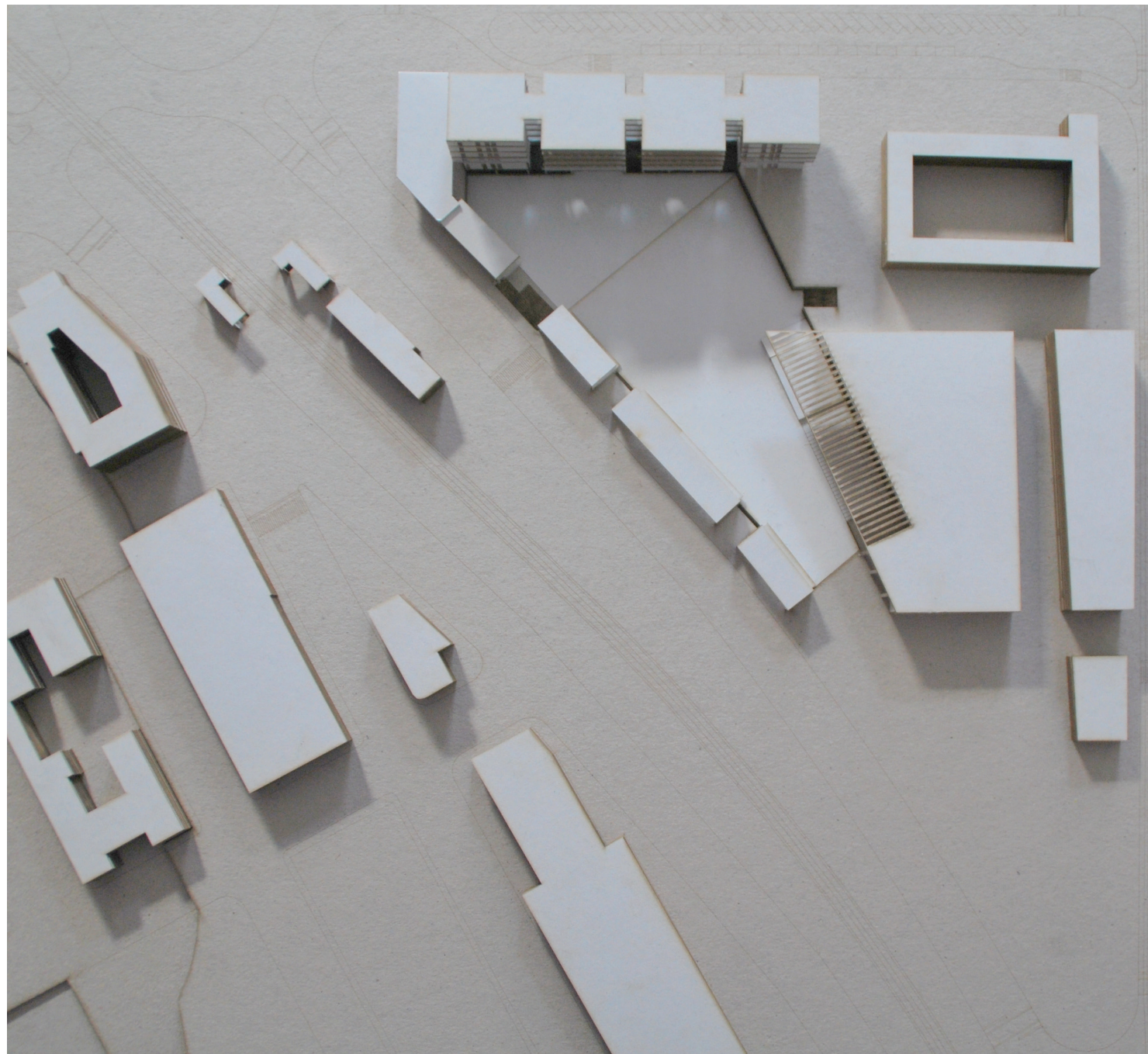
Praça e jardim público (Av. 24 de Julho)

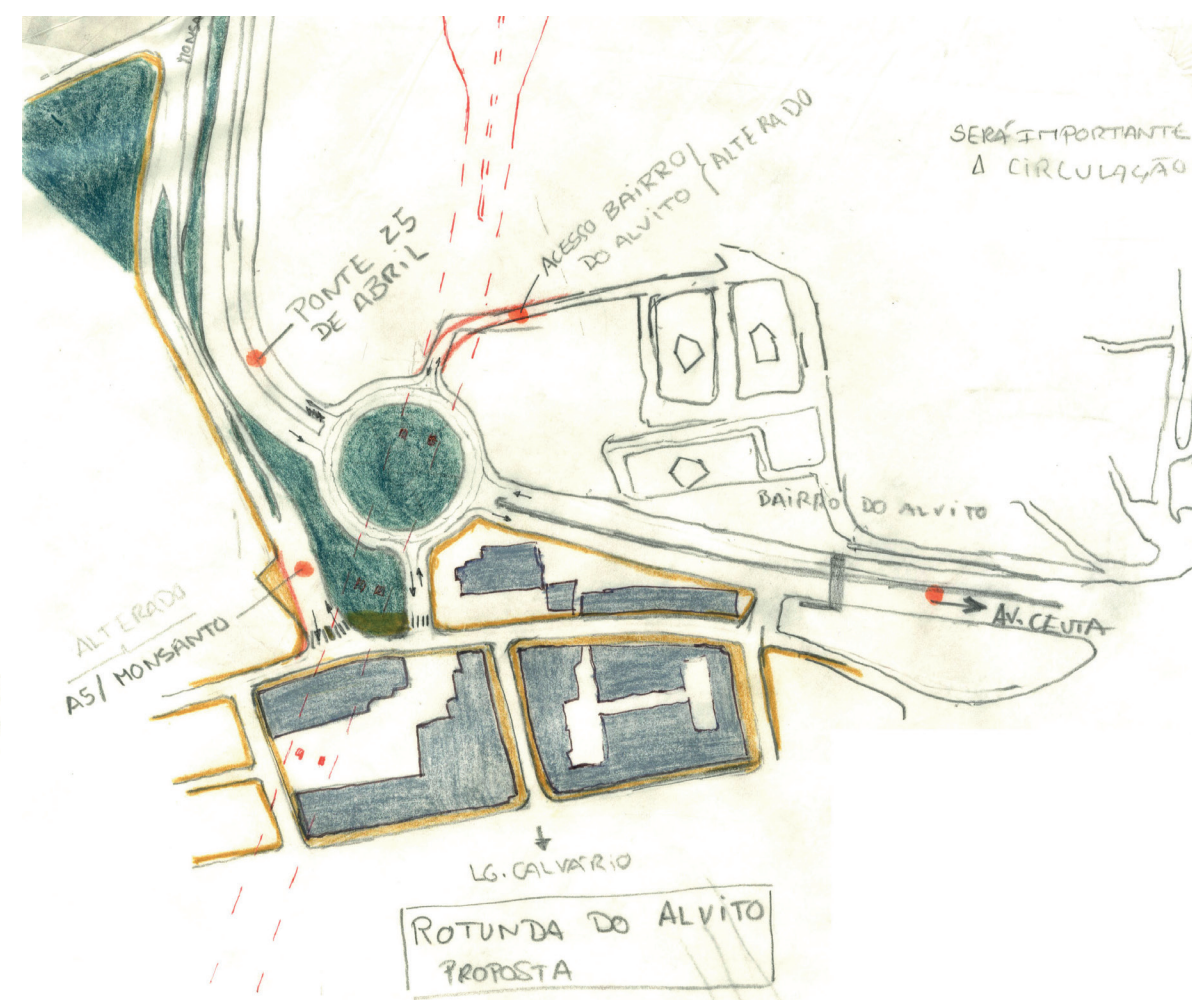
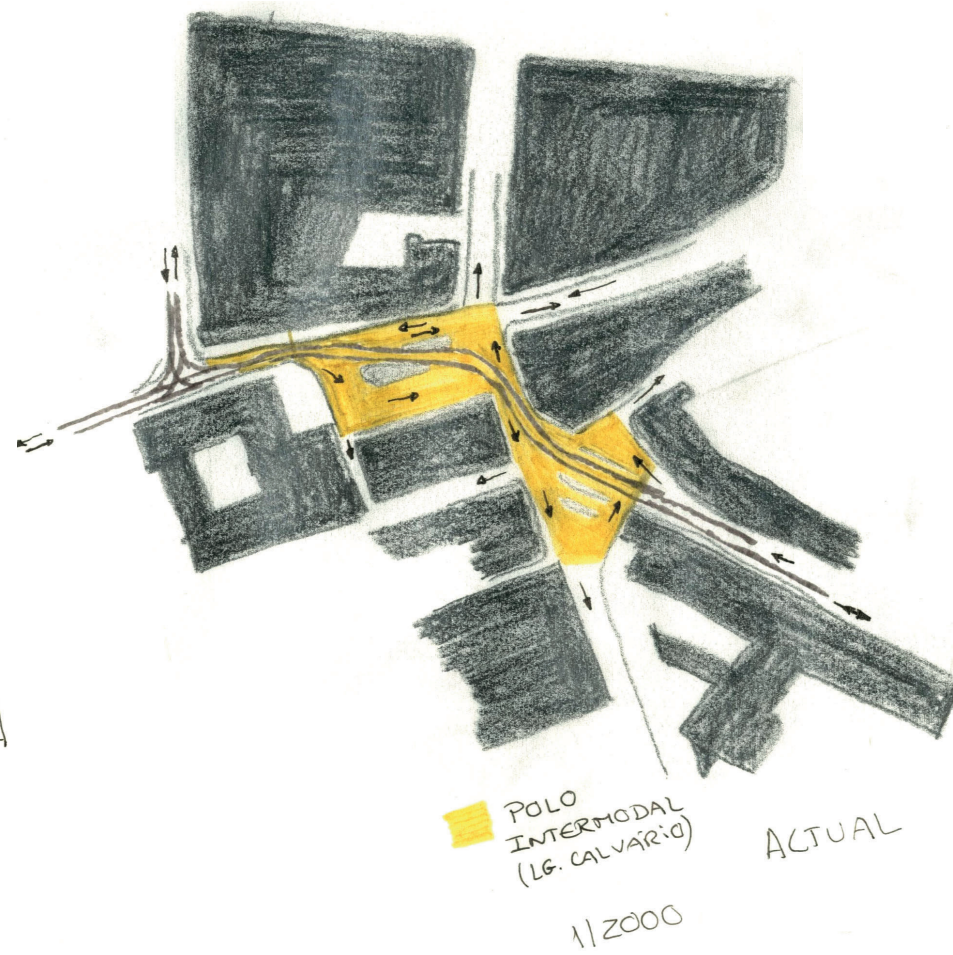
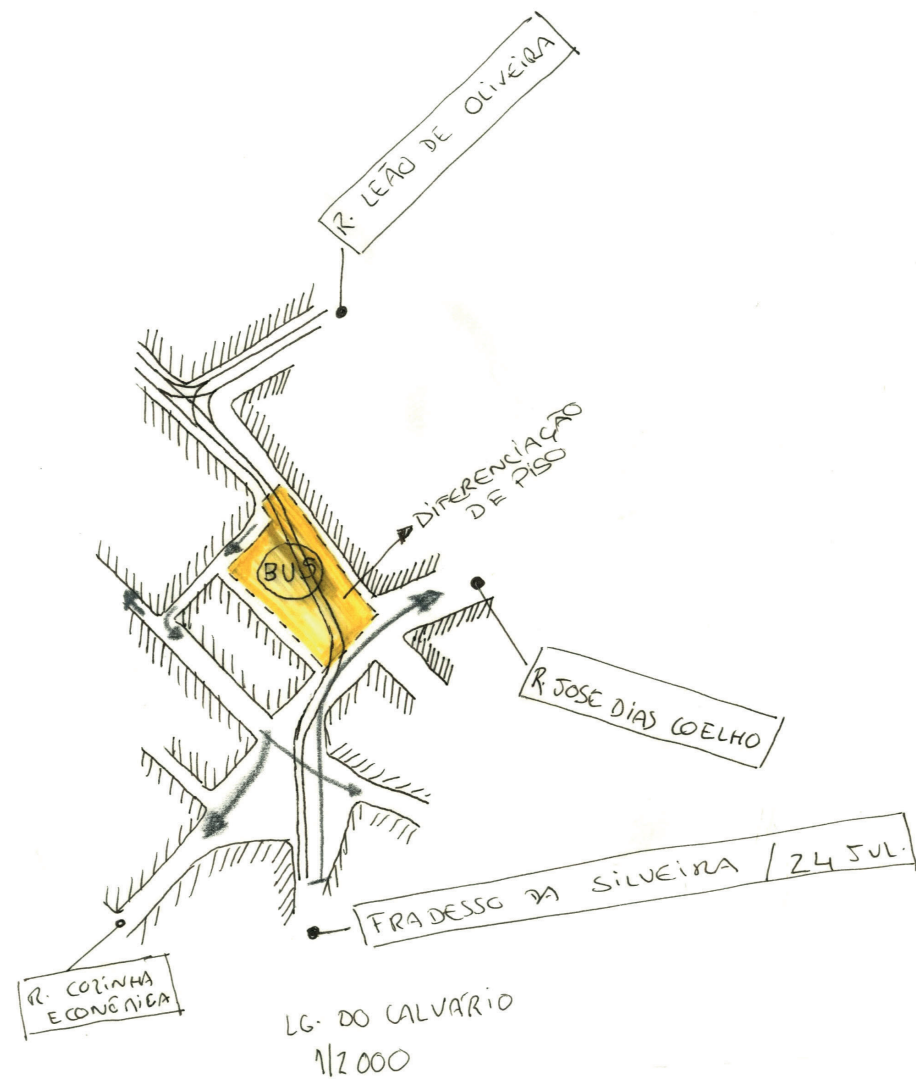
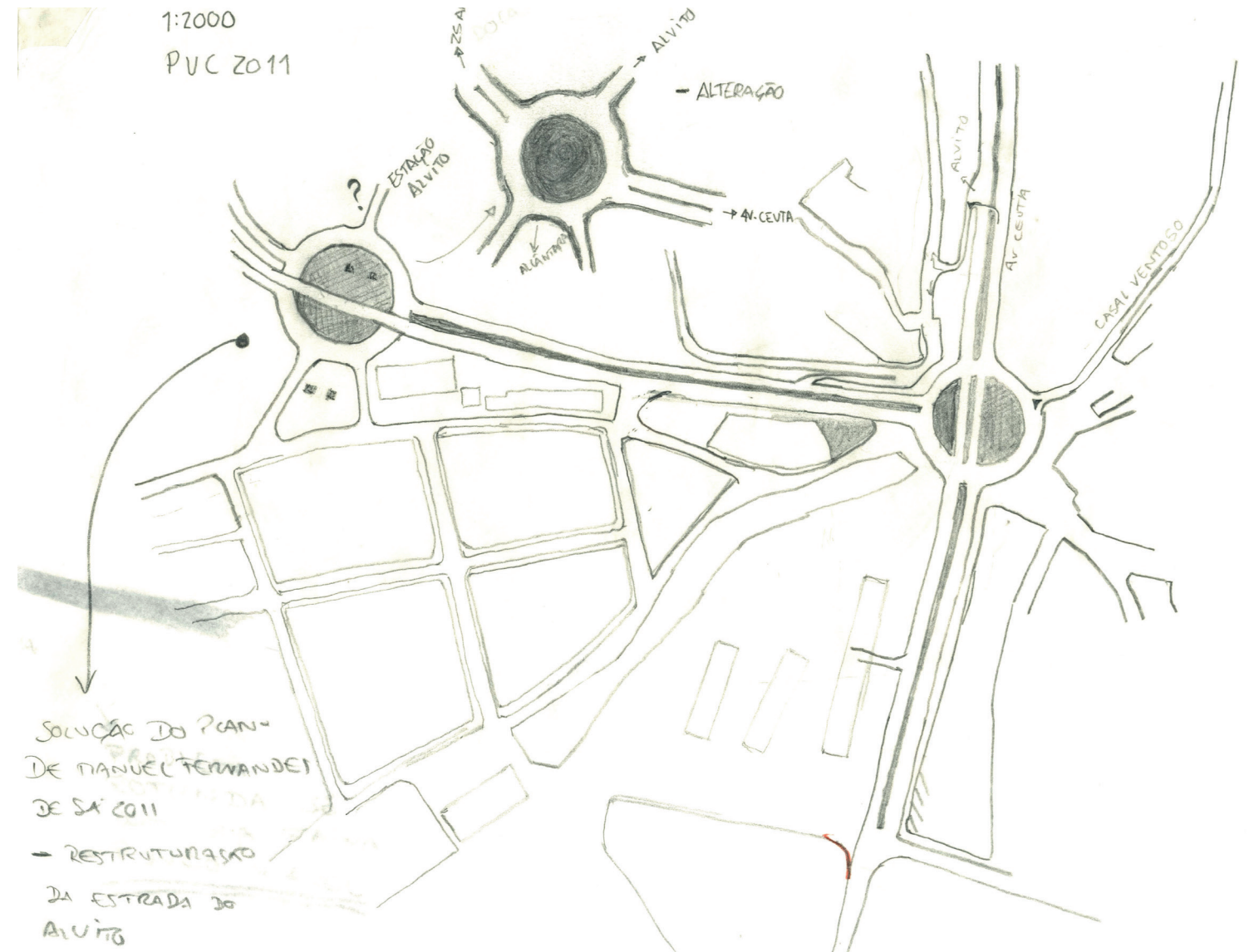


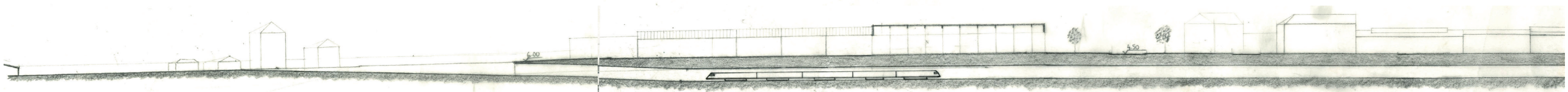
Gare de Alcântara-Terra



Relação da Praça com o conjunto escritórios







CORTE LONGITUDINAL
CORREDOR SUBTERRÂNEO
1:1000

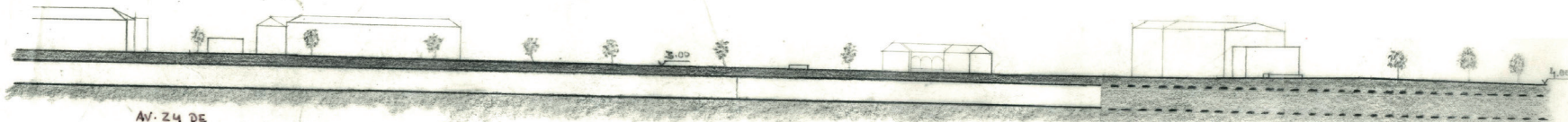
ESTALEIRO DE MENDURIAS

ALCANTARA - TERRA

RUA PRIOR
DO CRATO

FUNDAÇÃO
RICARDO E
SANTO

→ RUA SOBO DE OLIVEIRA NIQUEENS



AV. 24 DE
JULHO

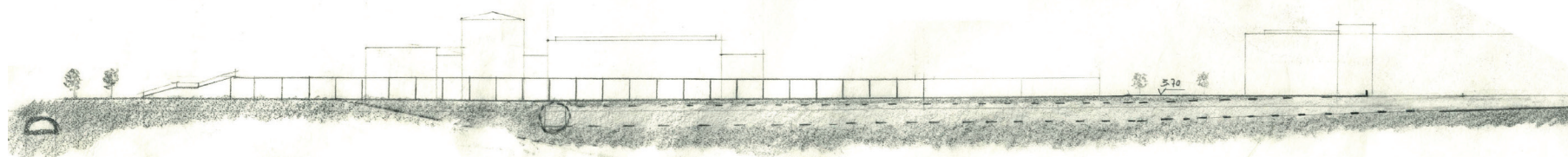
OFICINAS C.N.L.

ALCANTARA-TERRA → LISCONT

ALCANTARA-TERRA

→ DOCAS

CONTINUAÇÃO DO CORTE
LONGITUDINAL
CORREDOR SUBTERRÂNEO
1:1000



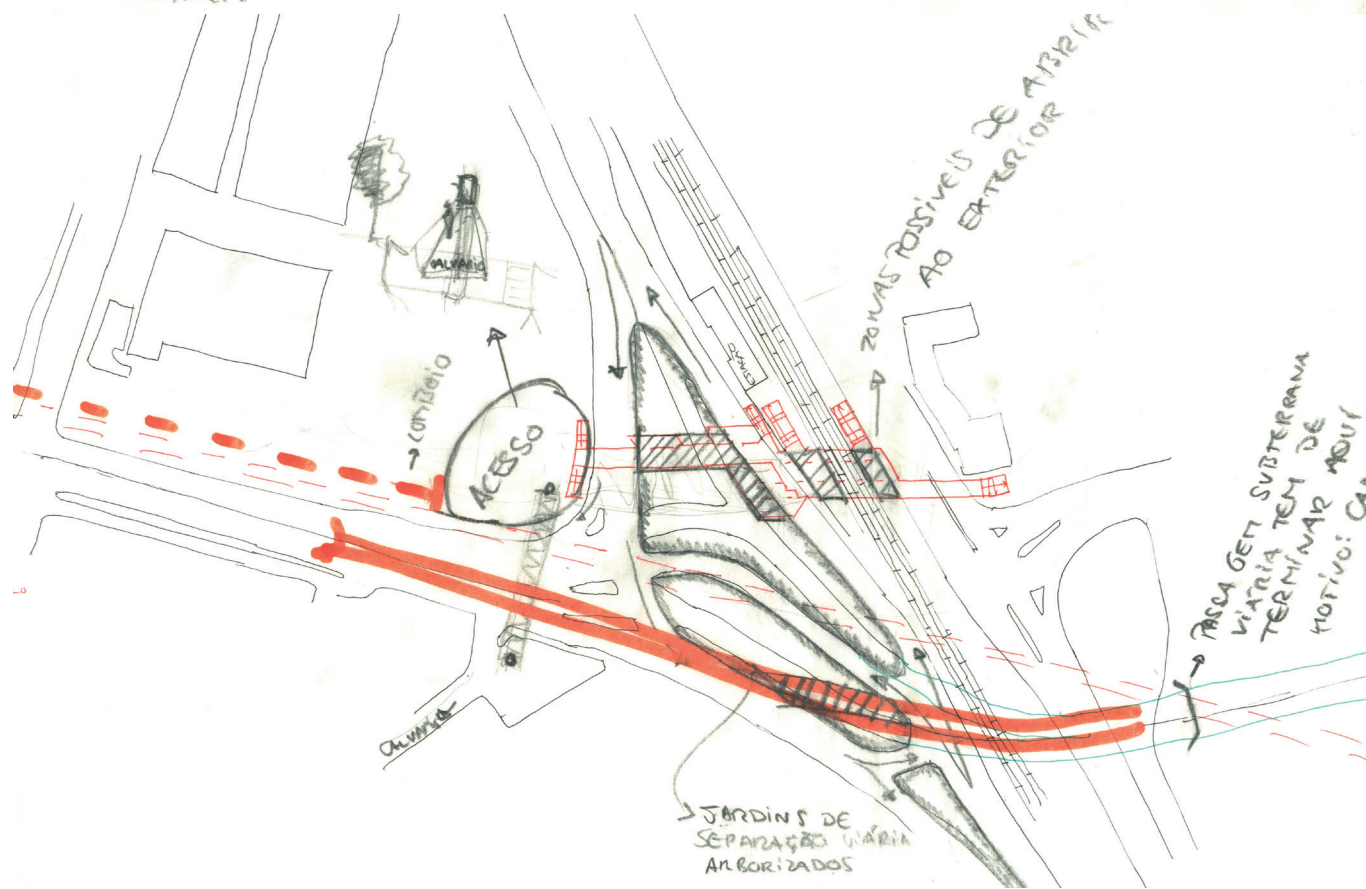
CORTE LINHA FÉRREA LISCONT
1:1000

↳ TERMINAL DE CONTENTORES

ETIL PARQUE ED. VII

DETALHE CAD

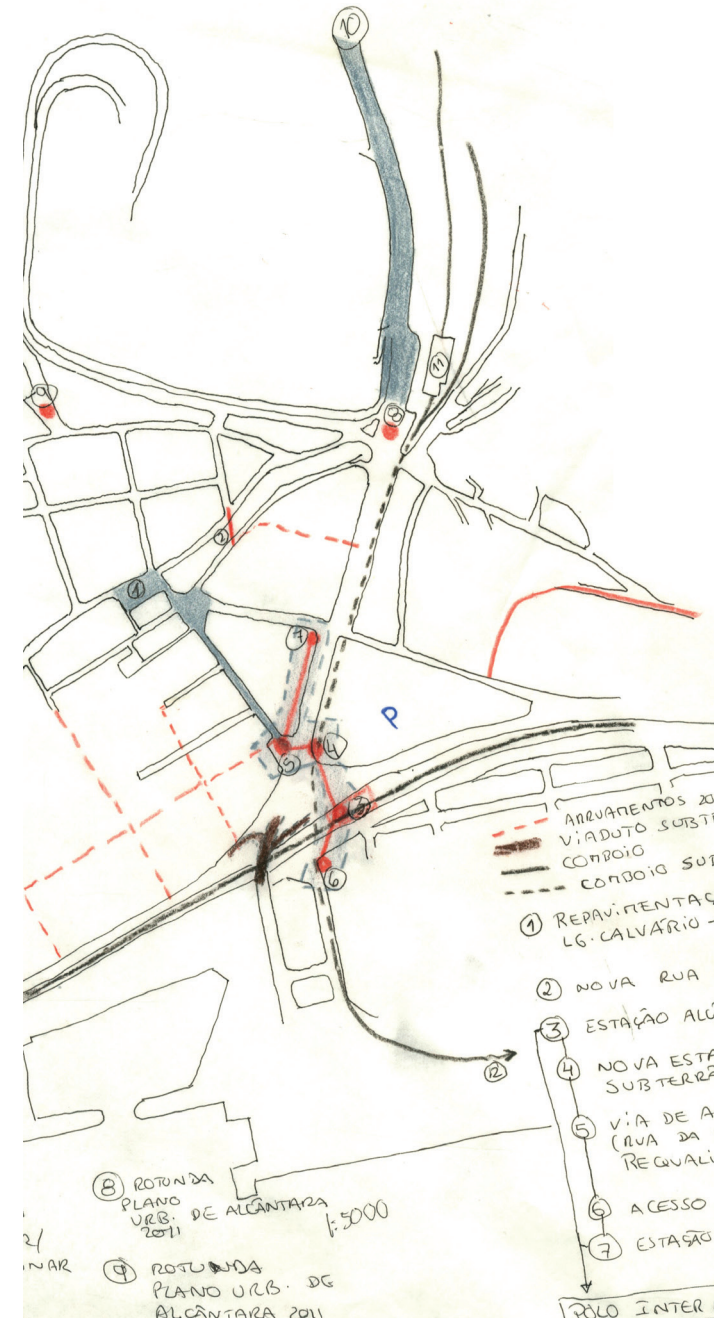
ROTUNDA
ETI (PONTA)
MOQUETE



ZONAS POSSÍVEIS DE ABERTURA
AO EXTERIOR

ÁREA COM SUBTERRÂNEO
VIÁRIA TEM DE
TERMINAR AQUI
MOTIVO: CA

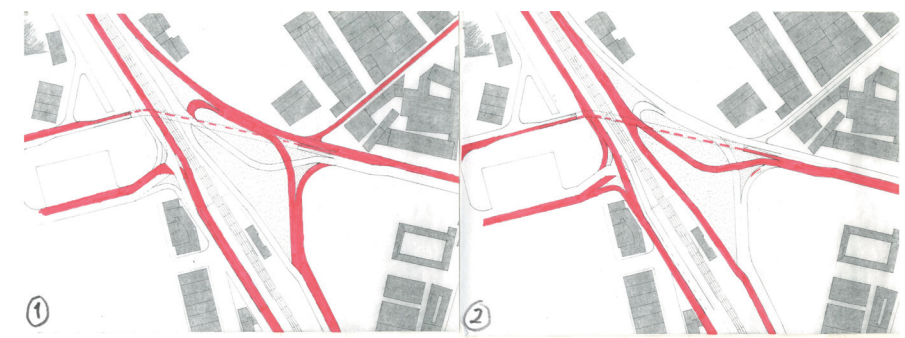
JARDINS DE
SEPARAÇÃO VIÁRIA
ARBOORIZADOS



APRESENTAÇÃO ZONA INDUSTRIAL PL. URB. ALCANTARA 2011
VIADUTO SUBTERRÂNEO - DOCAS - AV. CEUTA
CONDOIO
CONDOIO SUBTERRÂNEO

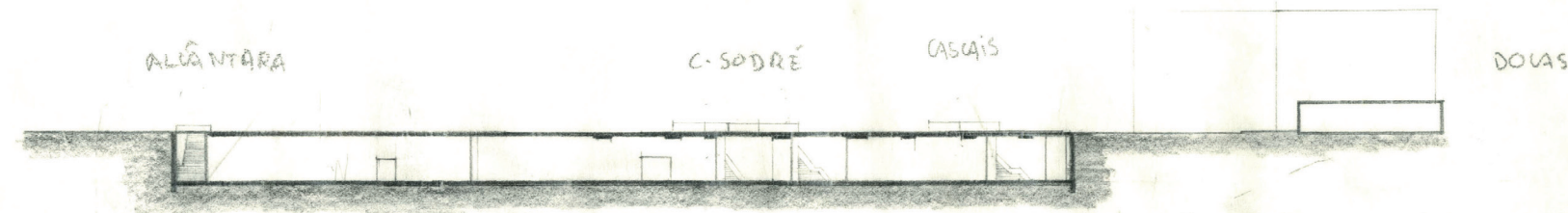
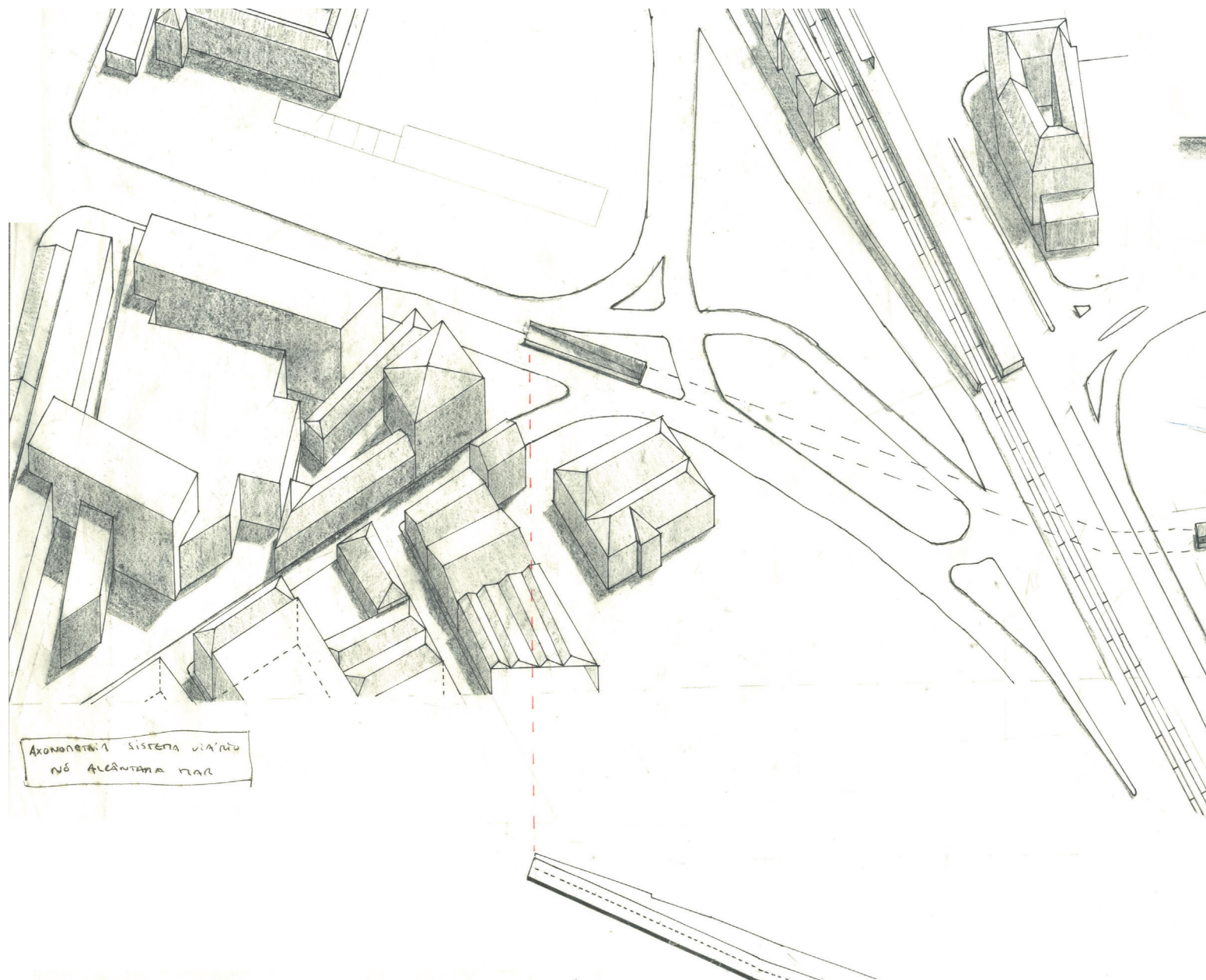
- 1 REAPRESENTAÇÃO PERCURSOS LG. CALVÁRIO - TRANSPORTES / CARROS
- 2 NOVA RUA DE ACESSO AV. CEUTA
- 3 ESTAÇÃO ALCANTARA-TERRA
- 4 NOVA ESTAÇÃO ALCANTARA-TERRA SUBTERRÂNEA
- 5 VIA DE ACESSO AO CALVÁRIO (RUA DA COZINHA E CONEIMICA) REQUALIFICAR
- 6 ACESSO DO CAS
- 7 ESTAÇÃO DE METRO

POLO INTERMODAL
P

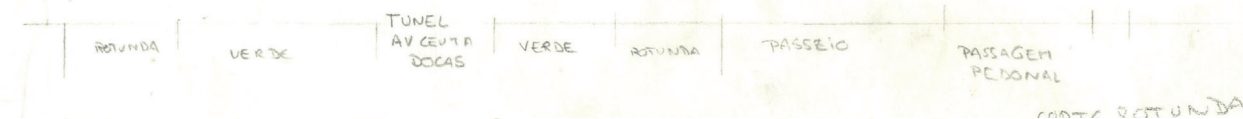
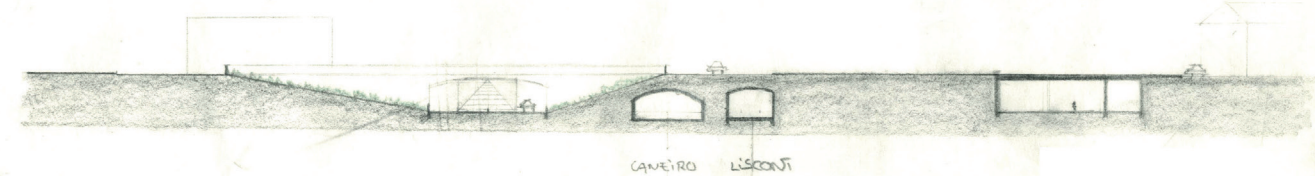
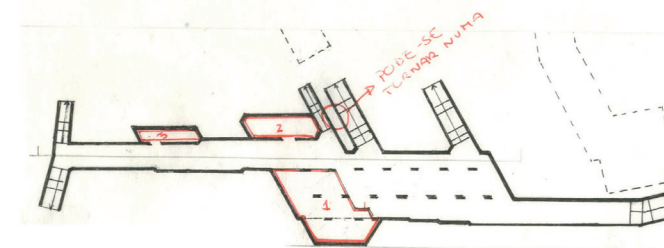


ESQUEMA DOS SENTIDOS VIÁRIOS 1:2000

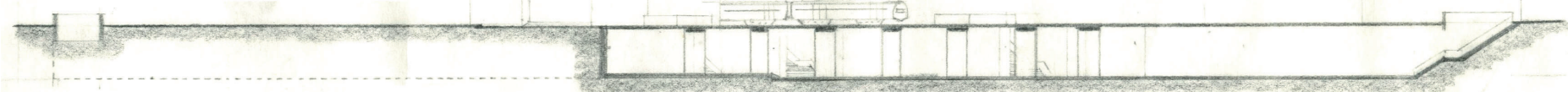
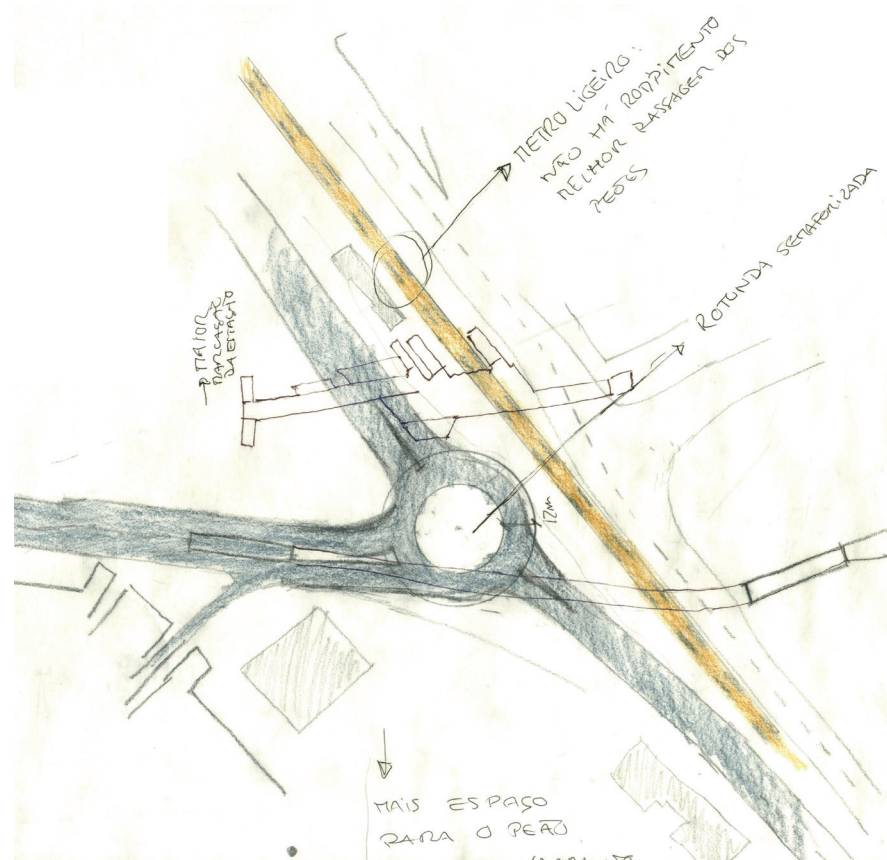
- ESPAÇOS APARTEADOS EXTERIORES?
↳ RELACÃO COM A ESTAÇÃO
- NOVO DIMENSIONAMENTO DAS PLATAFORMAS (CONDOIO) → SINALIZAR ACESSOS!!
- PASSAGEM PESSOAL SUBTERRÂNEA:



CORTE PASSAGEM PEDONAL



CORTE ROTUNDA



ALCÂNTARA

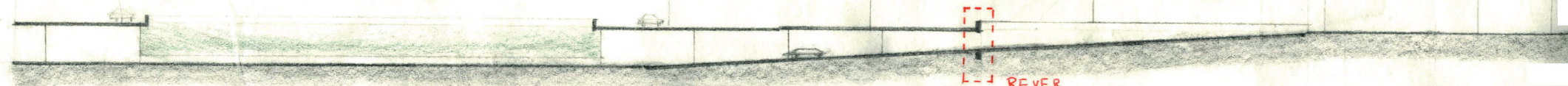
AV. INDIA

LINHA ALCÂNTARA-MAR

AV. BRASÍLIA

CORTE PASSAGEM PEDONAL

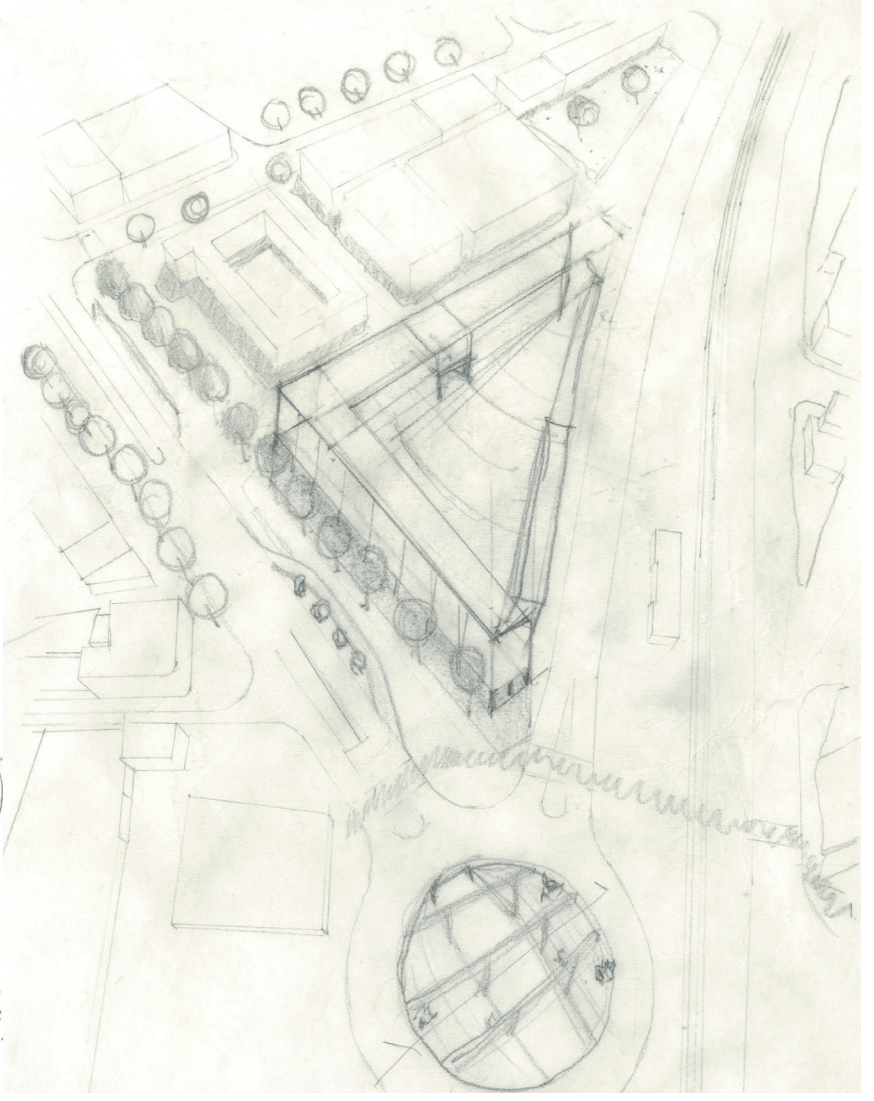
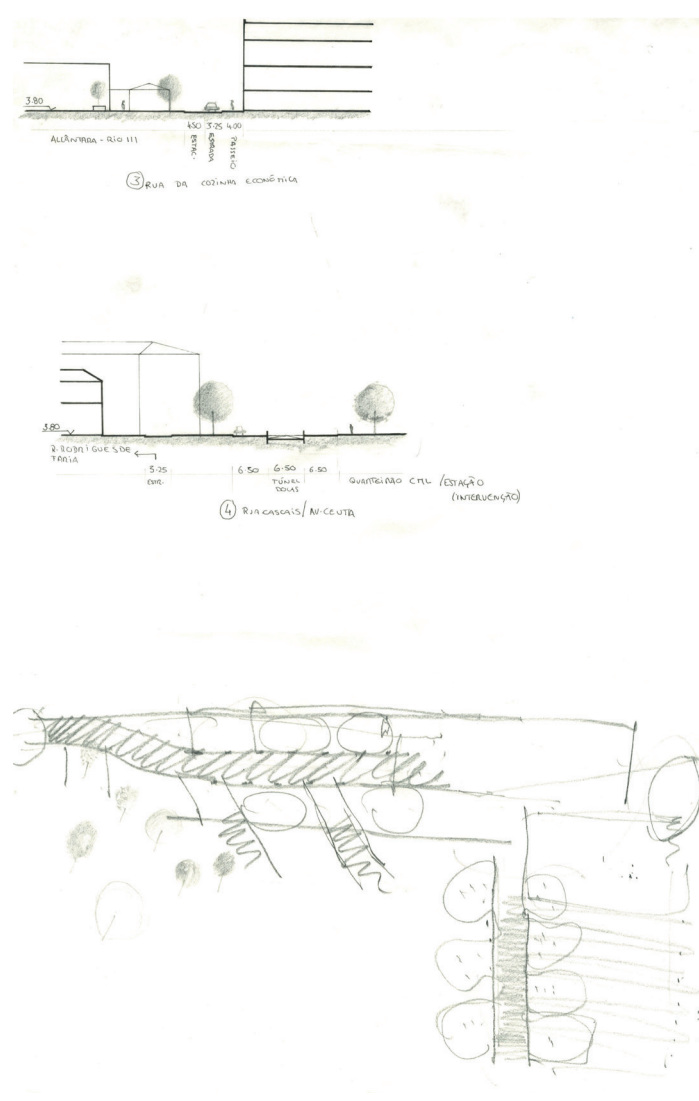
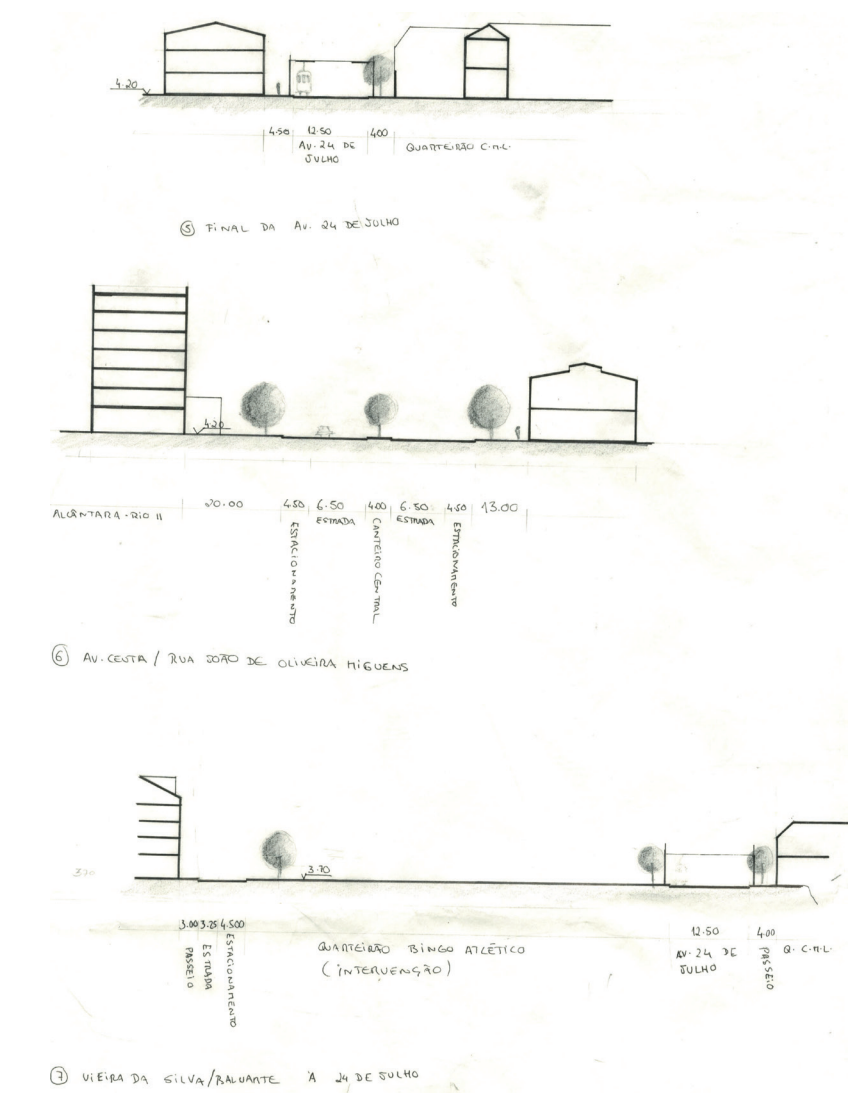
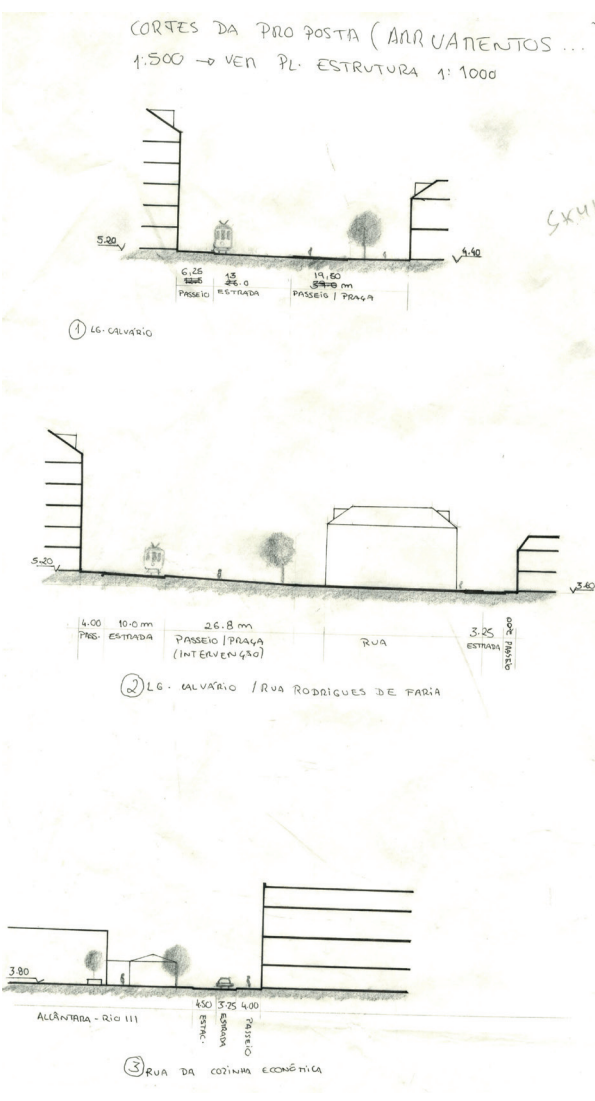
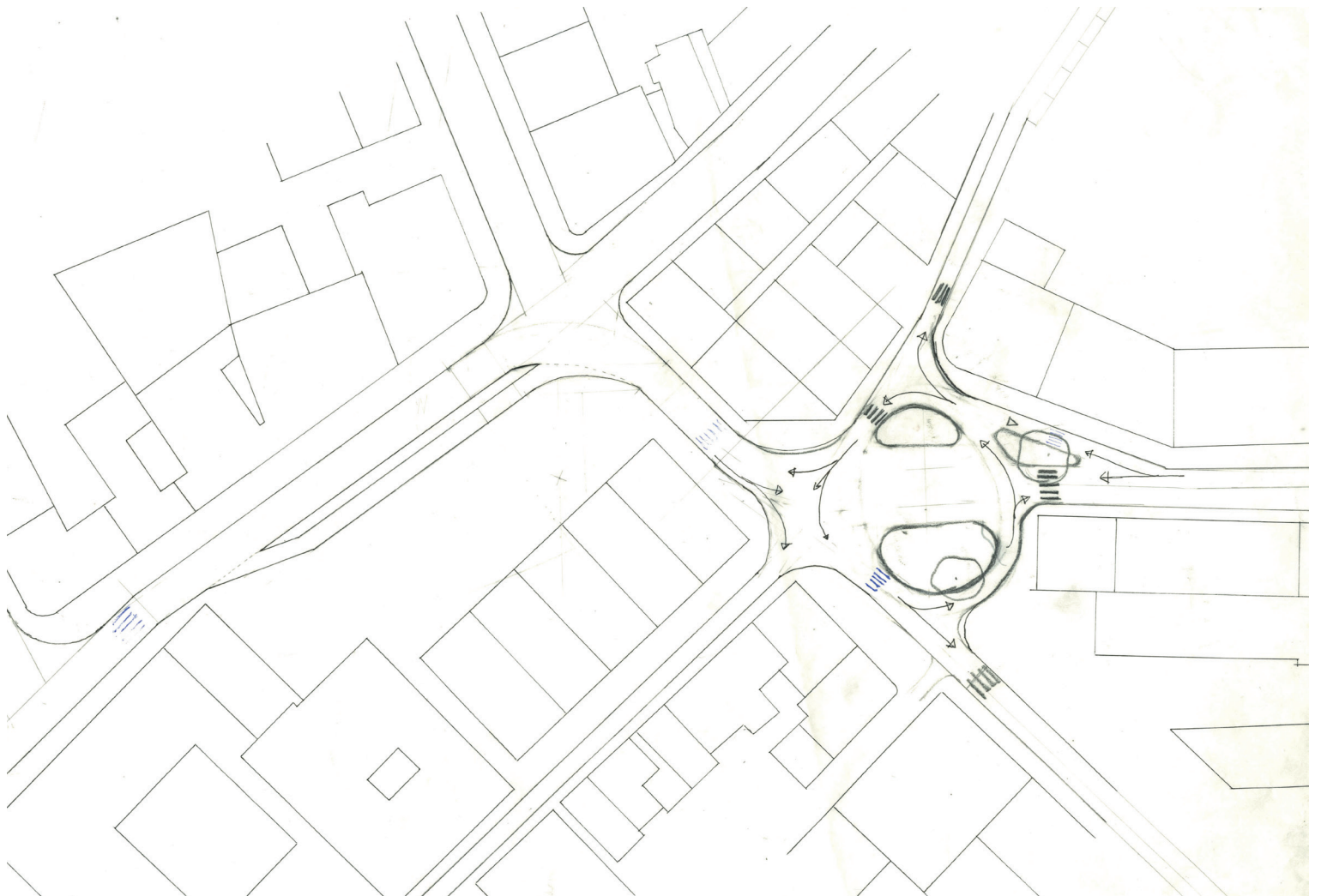
DOUGAS

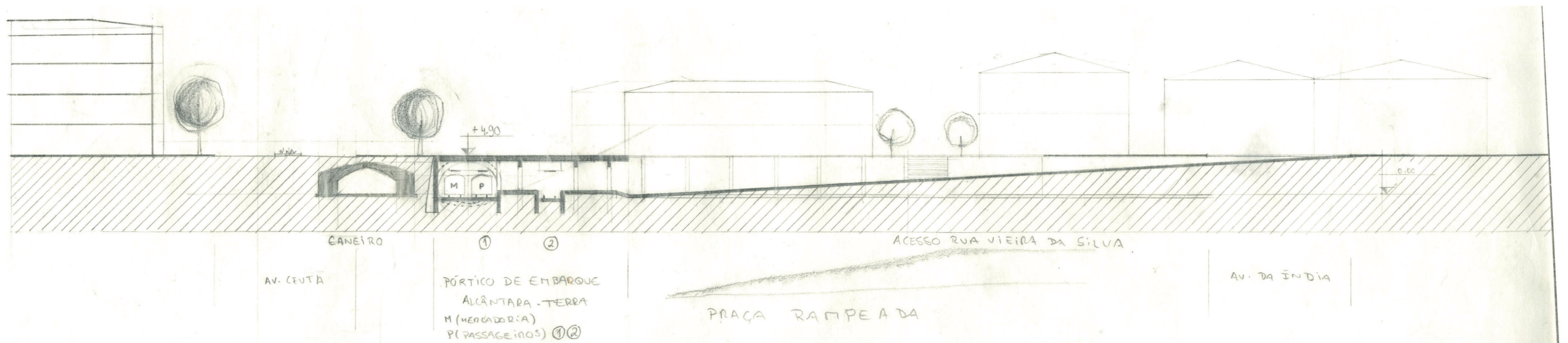
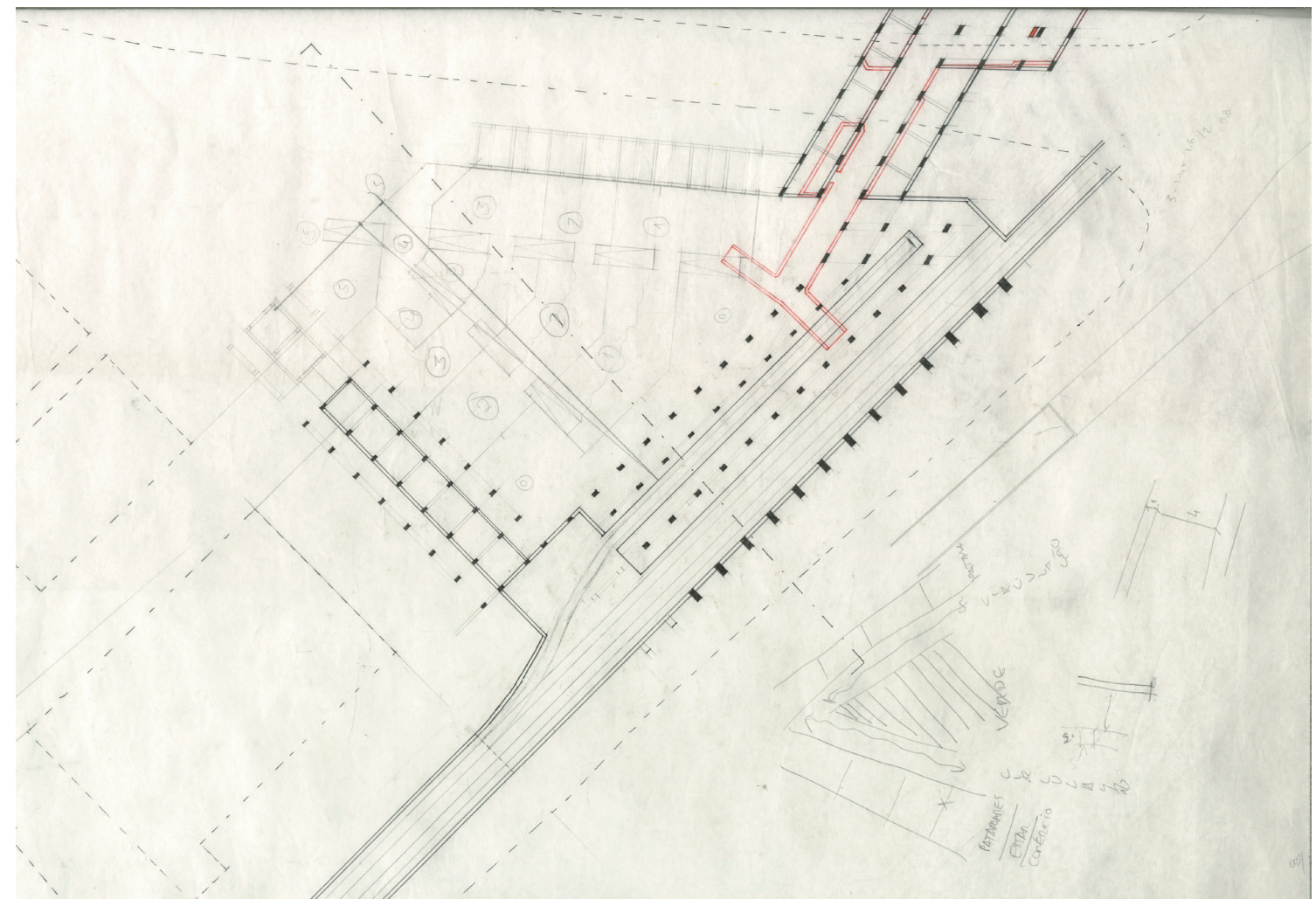
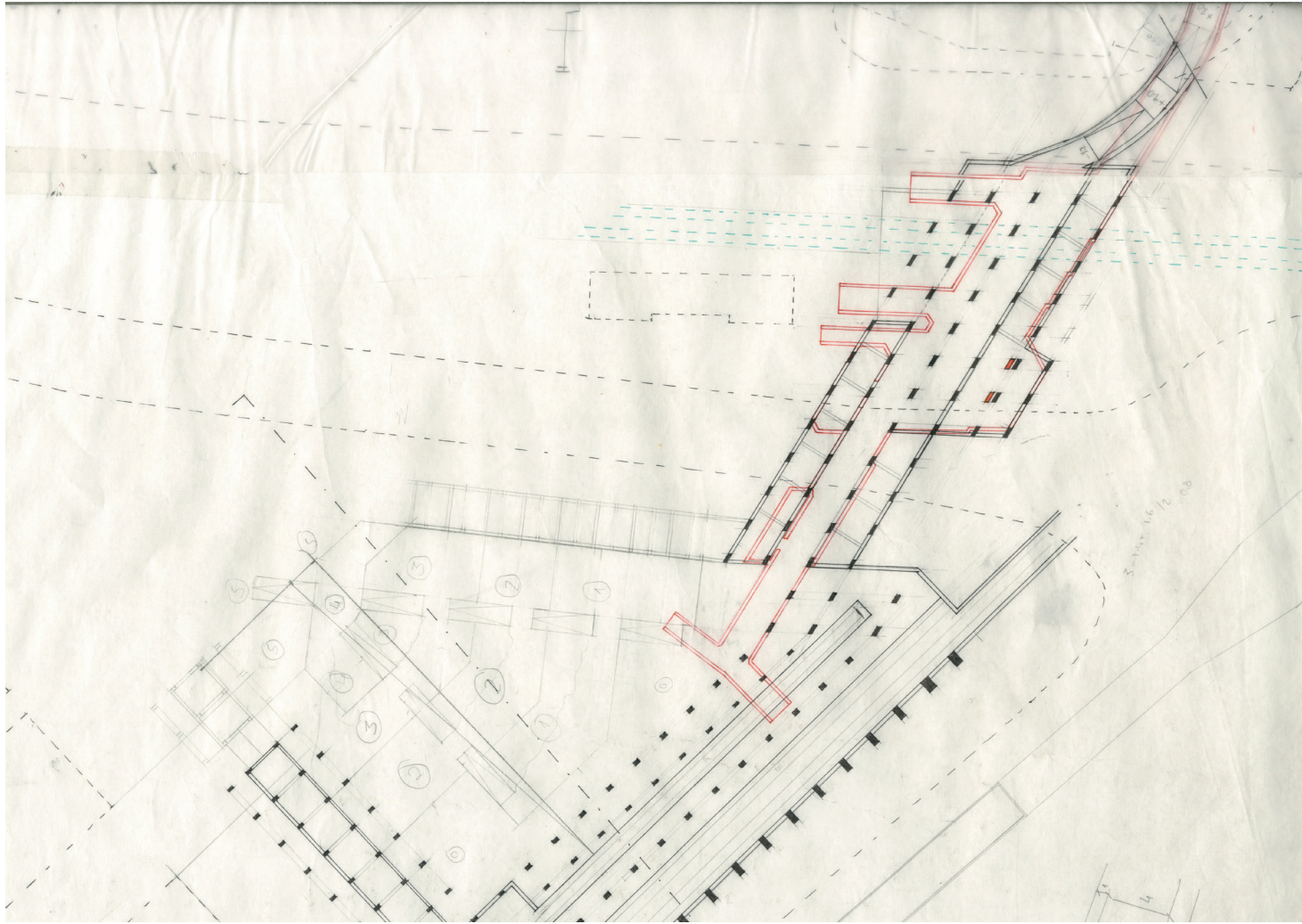


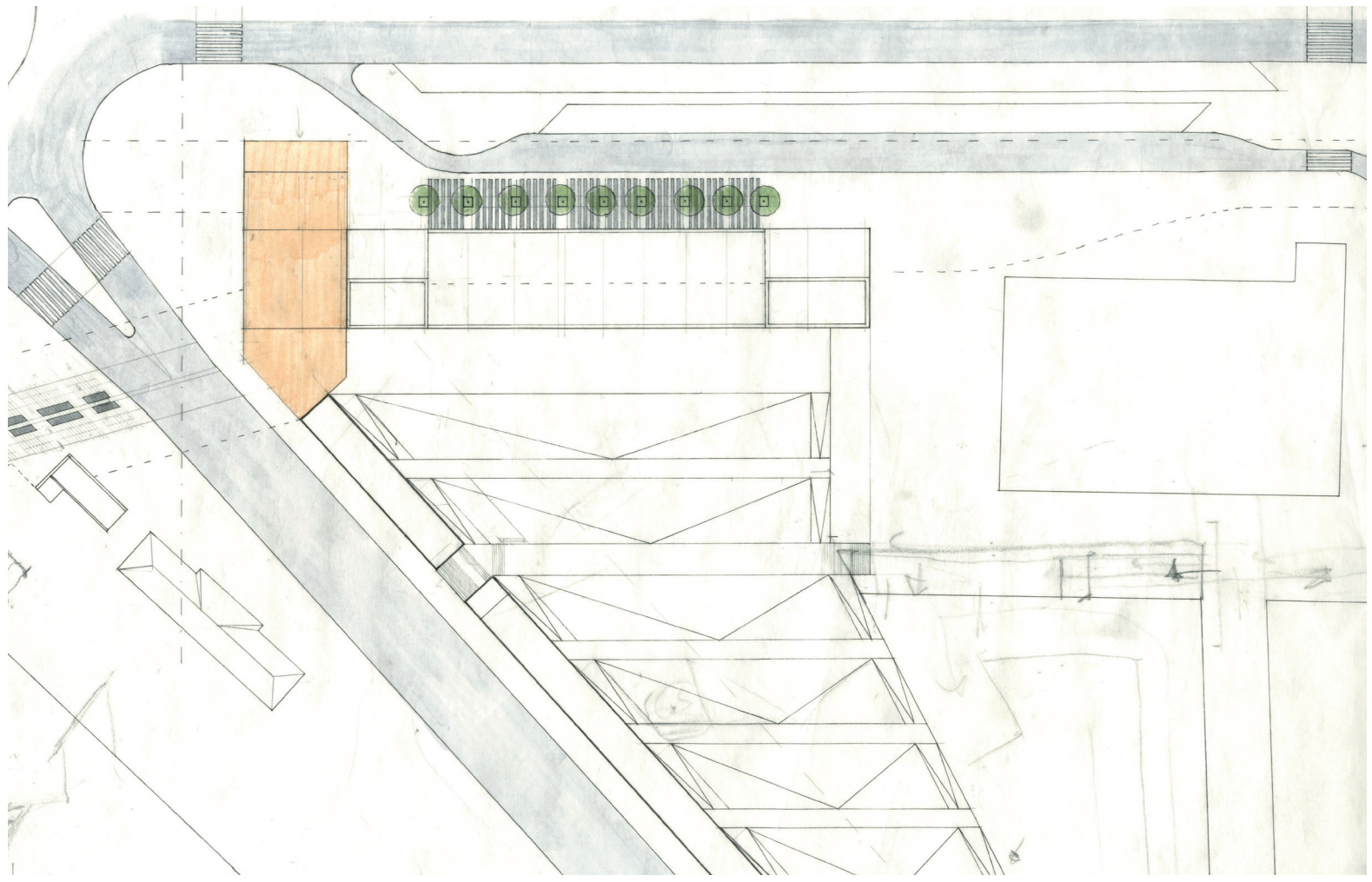
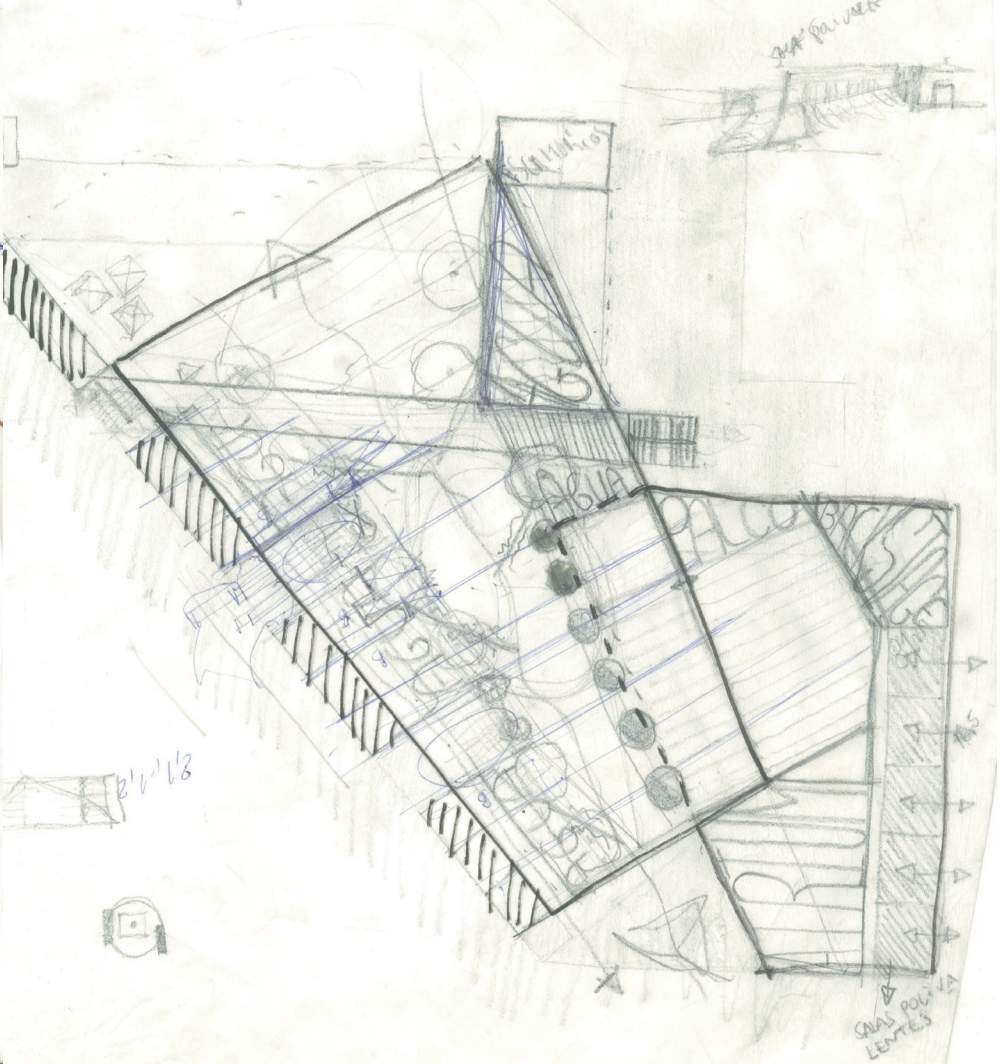
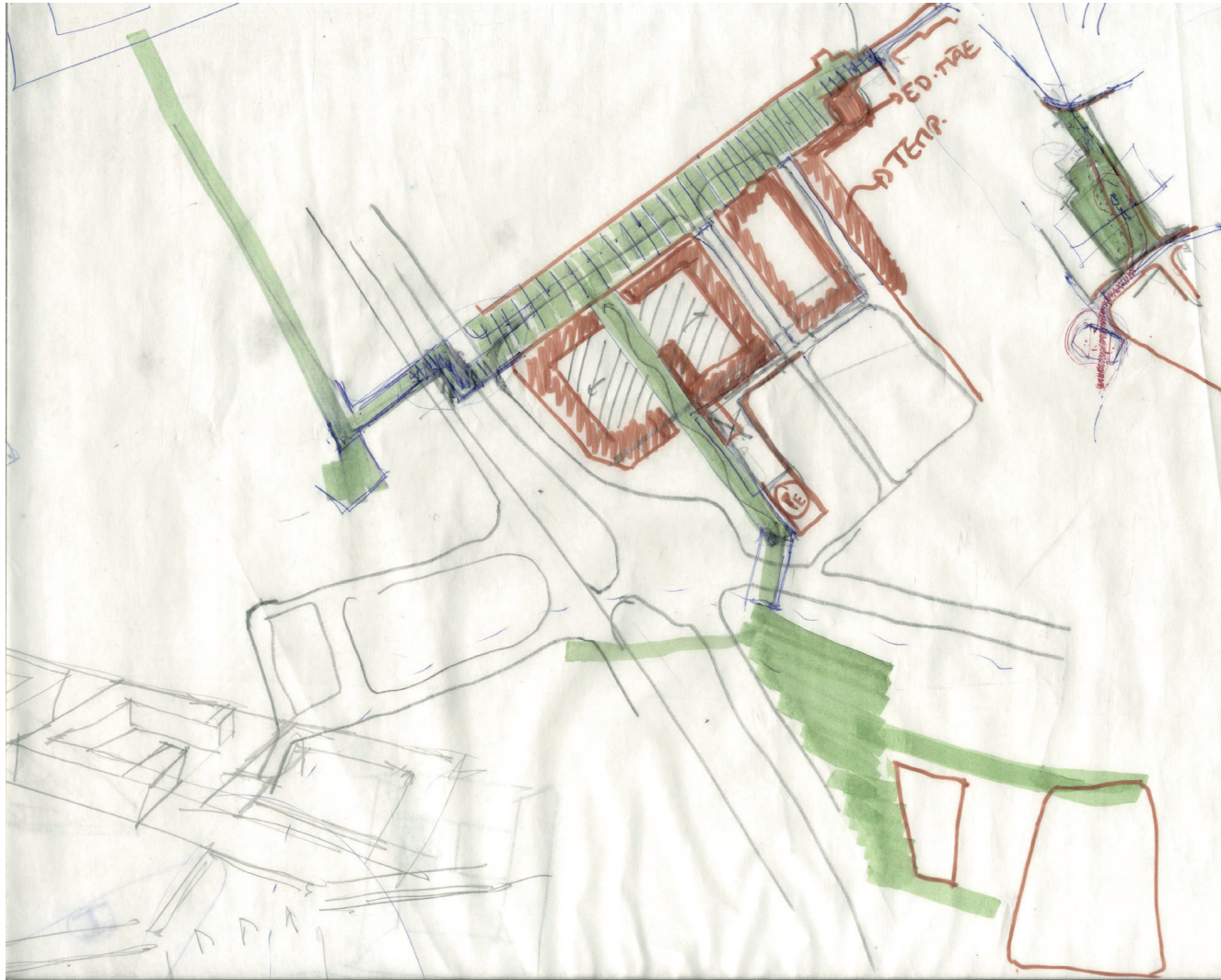
ALCÂNTARA

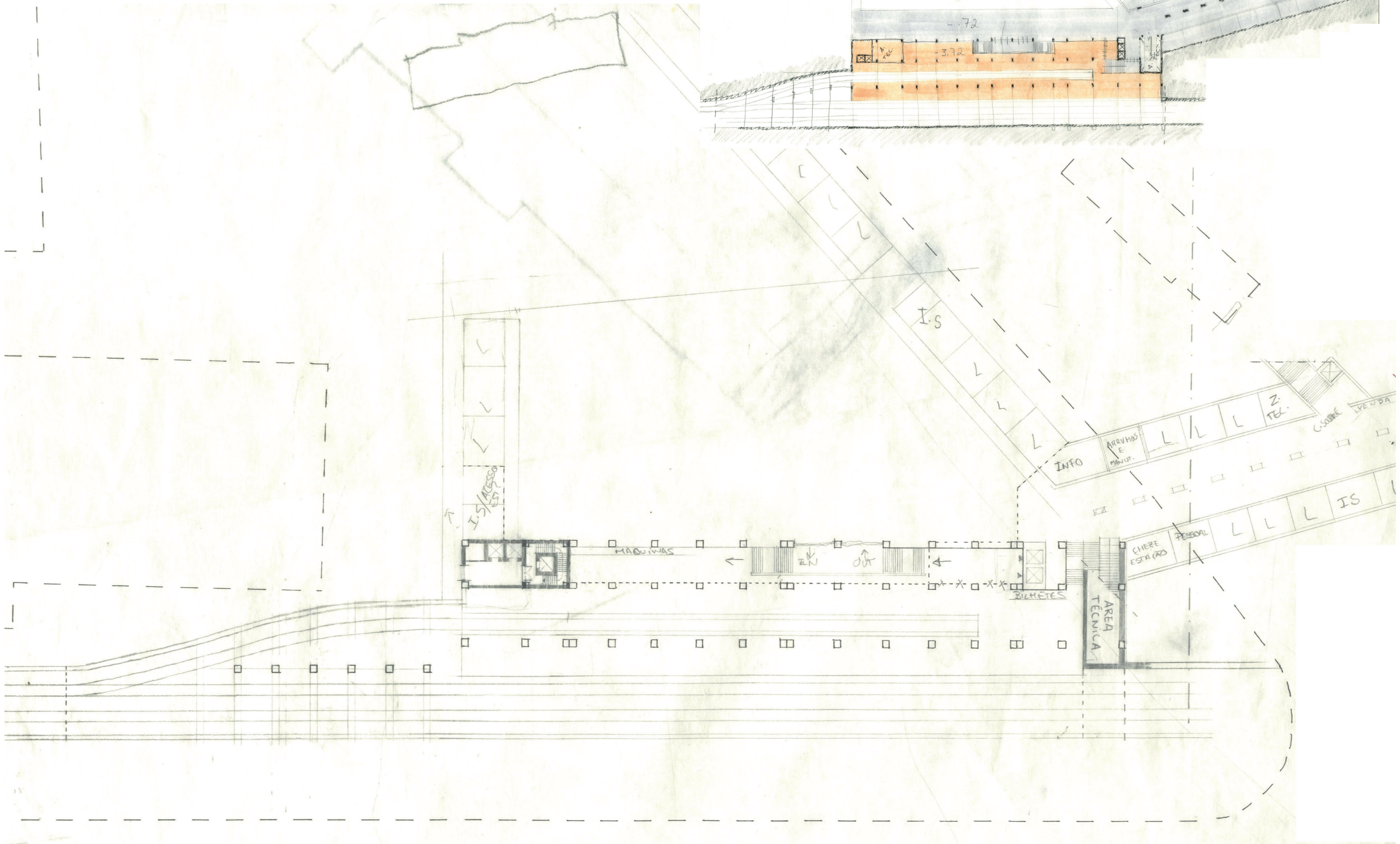
ROTUNDA

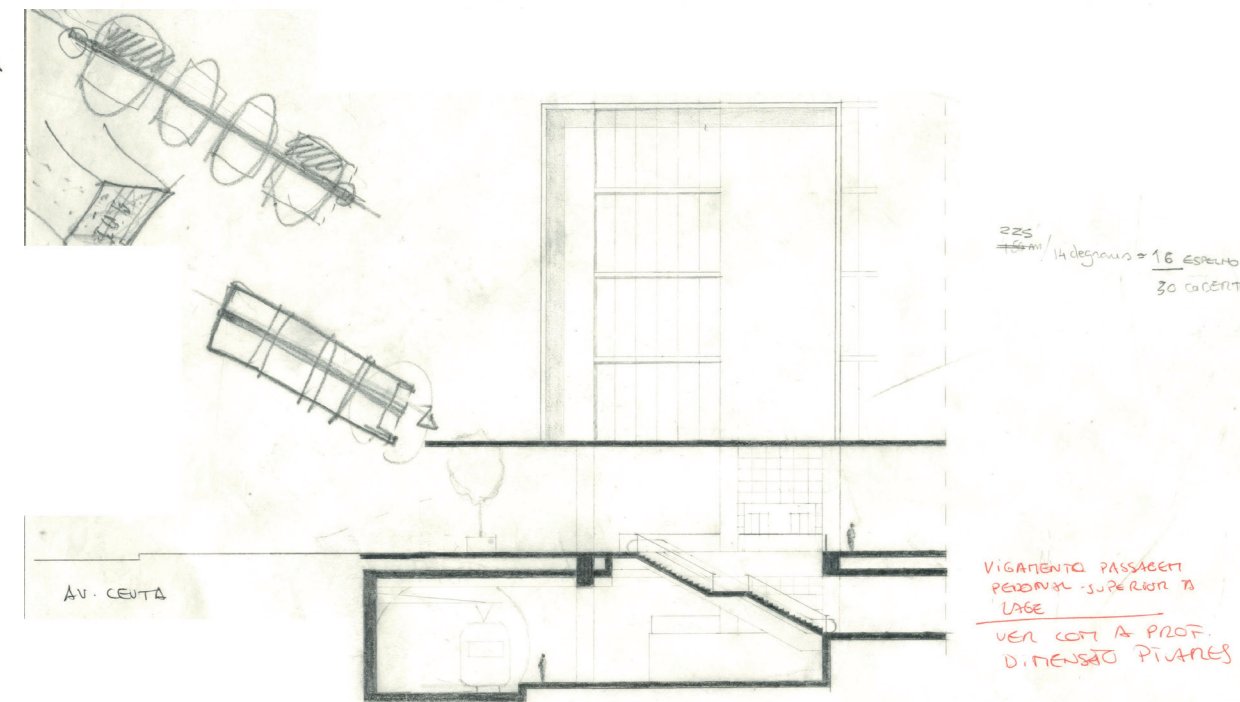
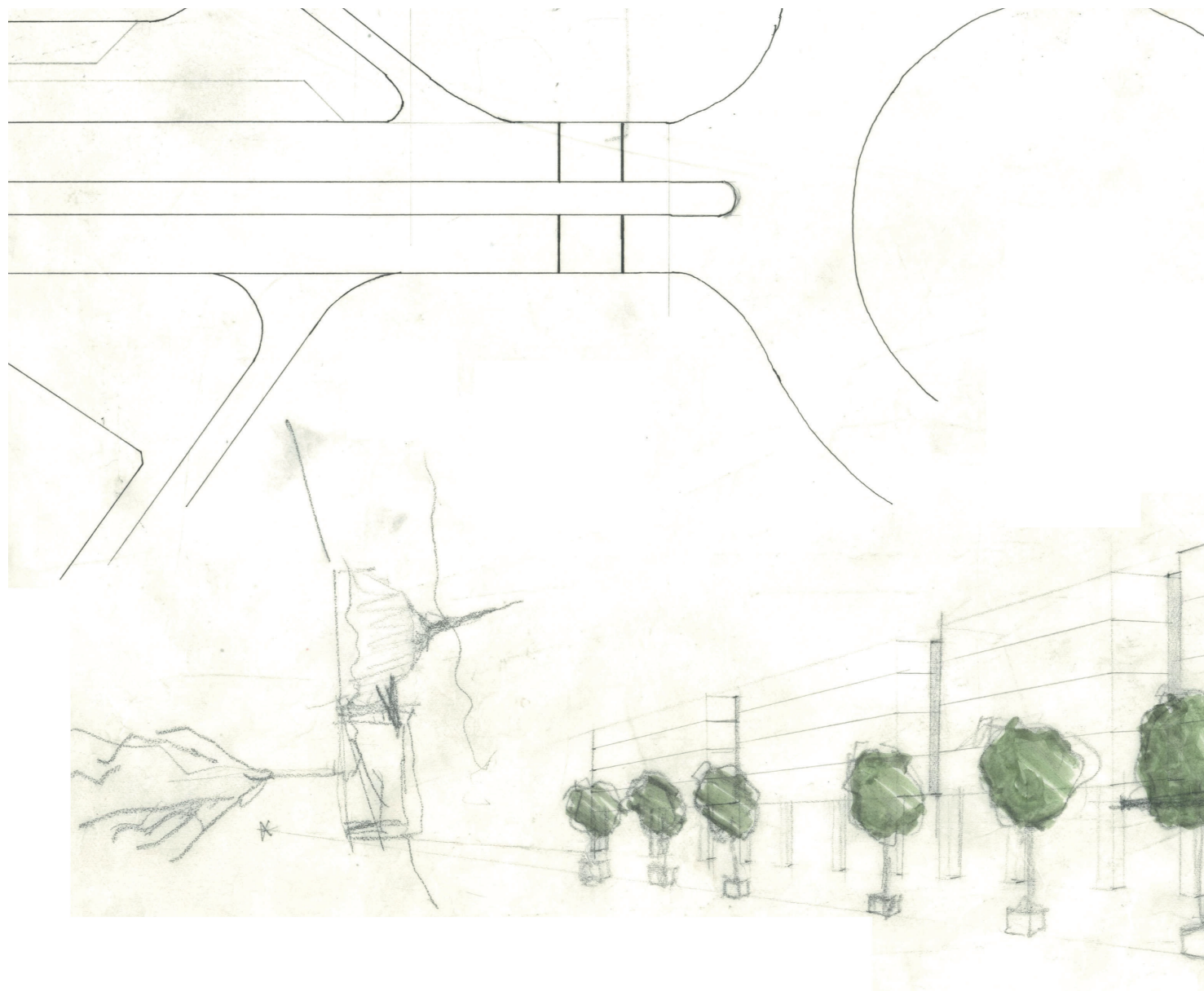
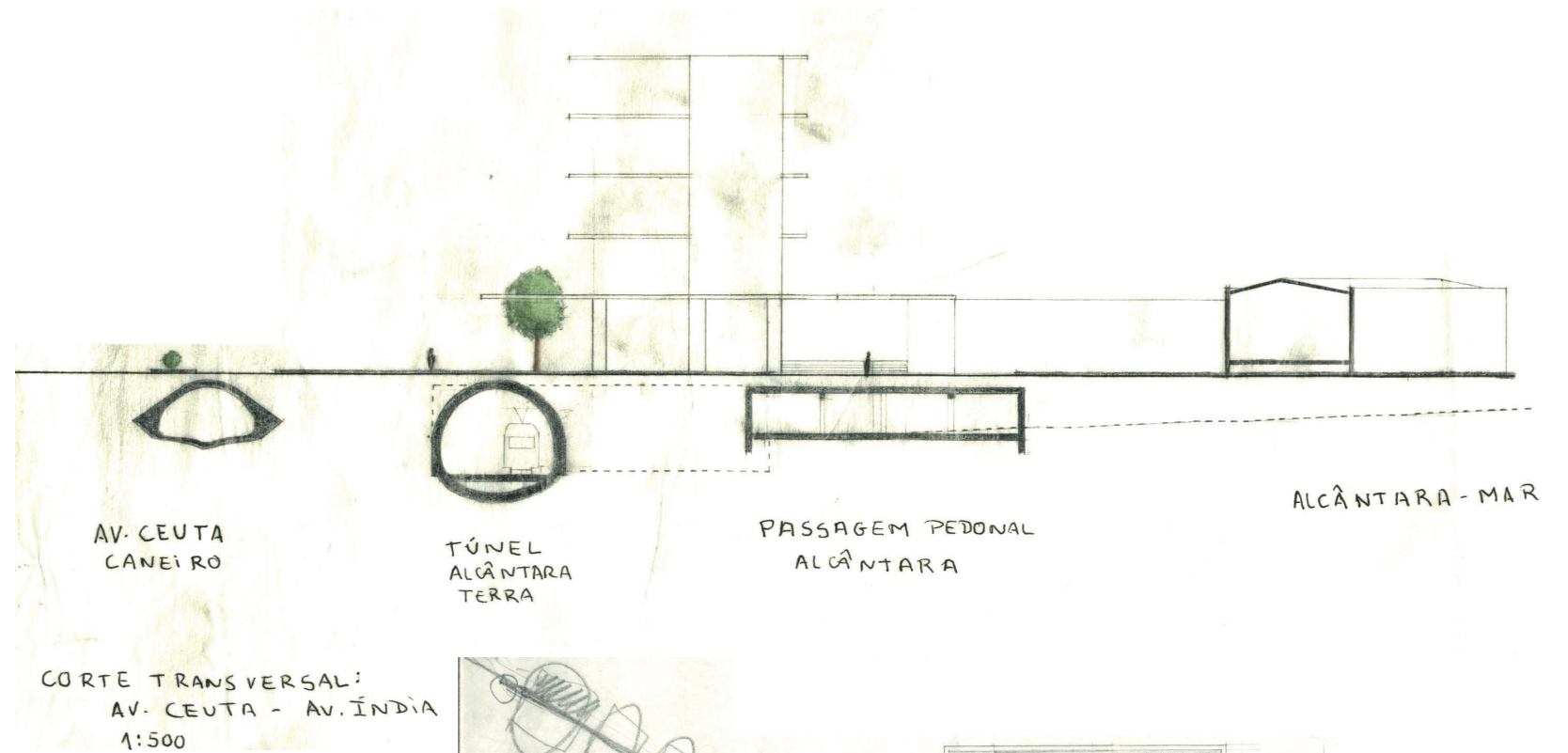
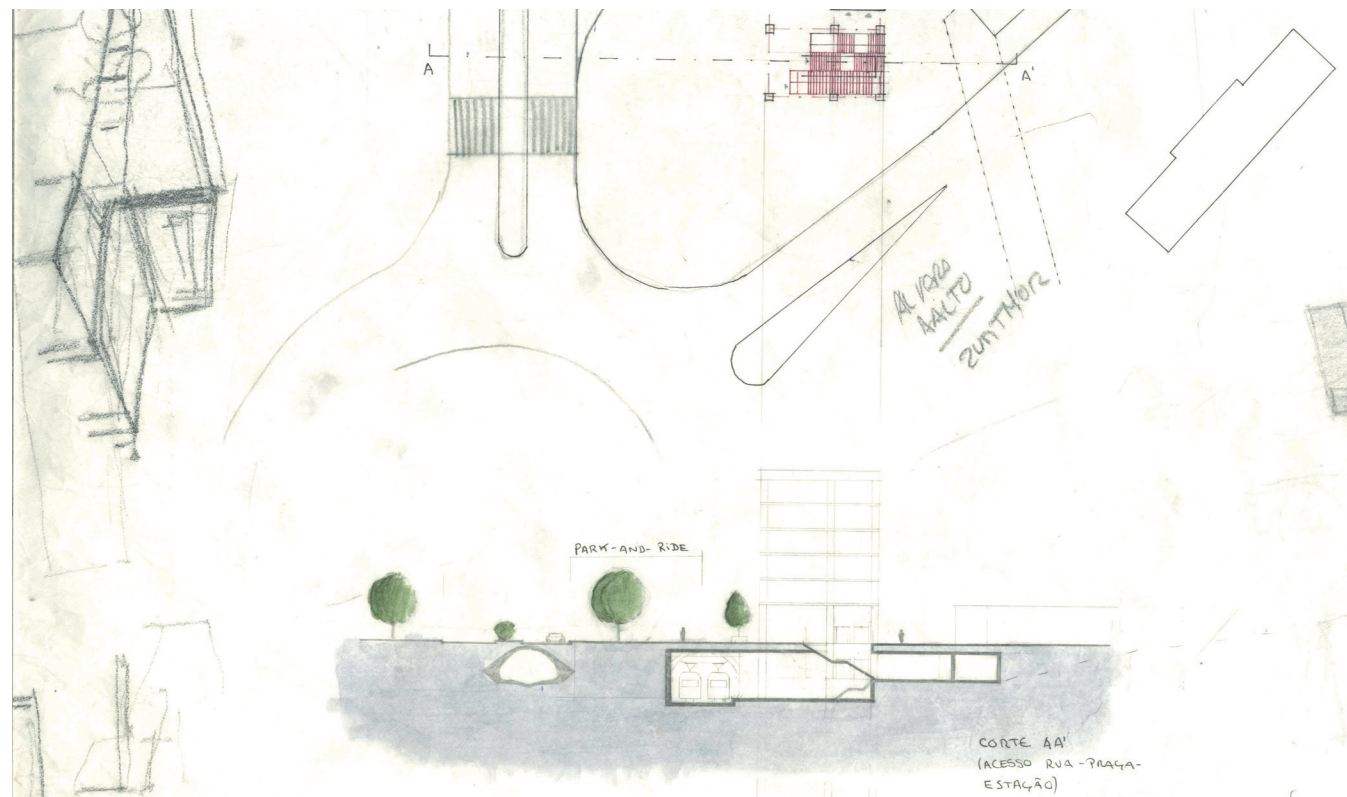
TUNEL AV. CENTR. - DOUGAS



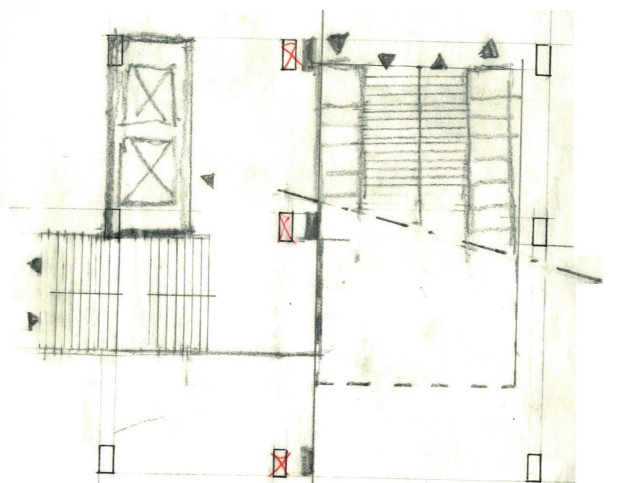




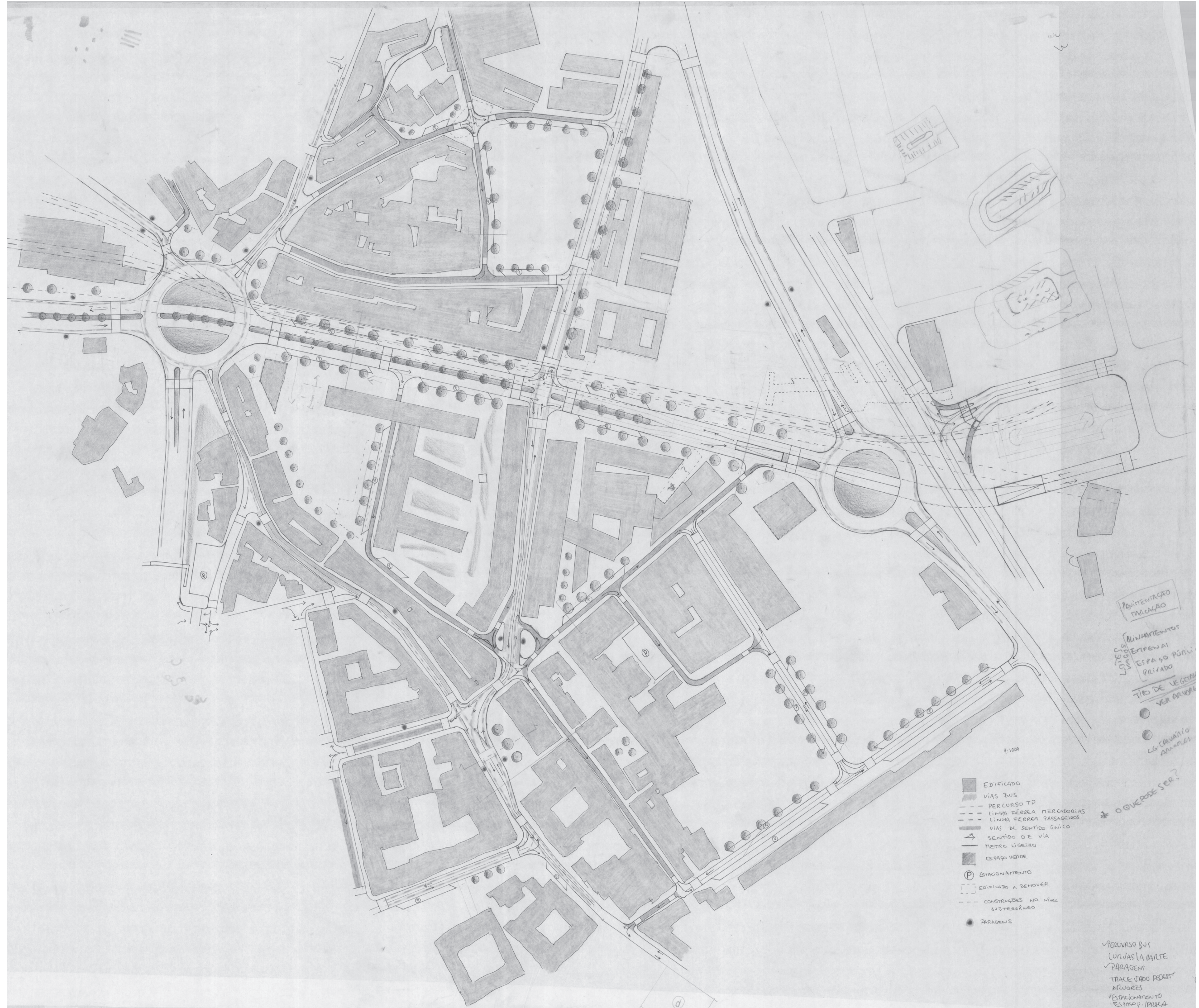




C. AA' | ACESSO ESTACAO
1:200
↓
VEN BANCOS
EXTERIORES/
LUZ - ESTACAO



NÚCLEO ACESSO ESTACAO
PISO SUBTERRÂNEO 1:200
(ATENÇÃO ALTERNÂNCIA
DO PILAR)



- EDIFICADO
- VIAS BUS
- PERCURSO TP
- LINHA FERREA MERCADORIAS
- LINHA FERREA PASSAGEIROS
- VIAS DE SENTIDO UNICO
- SENTIDO DE VIA
- METRO LIGERIO
- ESPAÇO VERDE
- ESTACIONAMENTO
- EDIFICIO A REMOVER
- CONSTRUÇÕES NO NÍVEL SUBTERRÂNEO
- PARAGENS

1:1000

REINVENTAÇÃO
PÚBLICA
ALIMENTAÇÃO
EMPRESA
ESPAÇO PÚBLICO
PRIVADO
TIPO DE VEGETAÇÃO
VER ARBÓREO
LOCAÇÃO
ARBORES

O QUE DEVE SER?

✓ PERCURSO BUS
✓ LINHAS LA RALTE
✓ PARAGENS
✓ TRAVEJADO PEDESTRE
✓ ALUOICES
✓ ESTACIONAMENTO
✓ ESPAÇO PÚBLICO

